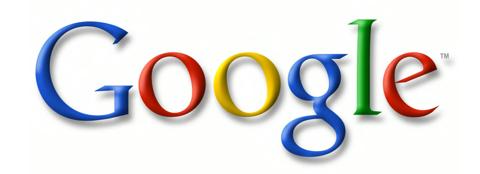

Google

CODIGO DE COMERCIO MARITIMO

PARA LOS

ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA

SANCIONADO POR EL CONGRESO NACIONAL EN 1870,

MODIFICADO POR EL DE 1873

(LEY 10 DE 11 DE MARZO)

Y

mandado observar por las leyes 57 y 153 de 1887, artículos 1º y 325, respectivamente.

(TOMADO DE LA EDICIÓN DE 1874).

1891

BOGOTA
Imp. del "Diario de Cundinamarca."

CODIGO DE COMERCIO.

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,

En ejecución de la atribución 5ª, artículo 17 de la Constitución,

DECRETA:

TÍTULO I.

Preliminar.

Art. 1º El comercio marítimo comprende: el comercio exterior de cabotaje y costanero de la Unión, cuyo régimen y administración corresponde al Gobierno federal.

Art. 2º Las materias no comprendidas en este Código ni en las leyes sobre navegación marítima ó de ríos que bañen más de un Estado de la Unión Colombiana, son de la incumbencia especial de los Estados, aun cuando incidentalmente puedan rozarse con el comercio exterior, ó el costanero ó fluvial entre los Estados de la misma Unión.

Art. 3º Llámase comercio *de cabotaje* el que se hace entre dos puertos de la Unión, habilitados para el comercio exterior, ó en que hay establecidas Aduanas; y comercio *costanero* ó de cabotaje menor, el que se hace entre dos puertos no habilitados para el comercio exterior, ó entre uno de éstos y otro de los primeros.

Art. 4º Todo lo que en este Código se diga de Tribunales de comercio, debe entenderse dicho igualmente de aquellos que hagan sus veces donde no los haya especiales.

Siempre que el mismo Código se refiera á la legislacion civil común, ó á las leyes civiles ordinarias, debe entenderse que se trata de la legislación ó de las leyes civiles del respectivo Estado en donde deban tener aplicación.

TÍTULO II.

De las naves mercantes y de los propietarios y copropietarios de ellas.

CAPÍTULO I.

DE LAS NAVES MERCANTES.

Art. 5º La palabra *nave* comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación y magnitud, y sea de vela, remo ó vapor.

Art. 6º El nombre colectivo *aparejos* designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velamen, mástiles, vergas y todos los demás objetos fijos ó sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave son indispensables para su servicio, maniobras y navegación.

No designa ni comprende el armamento, vituallas, flete devengado y salarios anticipados á la tripulación.

Art. 7º Las naves son muebles en lo general.

Sinembargo, ellas responden de las deudas comunes y privilegiadas del propietario; y pueden ser perseguidas en poder de terceros por los acreedores de éste y están sujetas á todas las modificaciones que introduce este Código en los principios que reglan la condición legal de los bienes muebles.

Art. 8º La nave conserva su identidad, aun cuando las materias que la formen sean sucesivamente cambiadas.

Deshecha y reconstruída la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una embarcación nueva y distinta.

Art. 9º Ninguna nave será considerada como colombiana si no estuviere matriculada con arreglo á las disposiciones que contiene la ley sobre marina mercante nacional.

Art. 10. El dominio de las naves se adquiere por los mismos modos que las cosas en general, y además por la construcción, el apresamiento regular y el comiso en los casos previstos por las leyes.

Art. 11. Para adquirir la nave por prescripción se requiere, á más de título y buena fe, el trascurso de diez años contados en la forma que establece el derecho común.

Faltando título traslaticio de dominio, sólo podrá adquirirse la propiedad de la nave por la prescripción extraordinaria de treinta años, según las leyes civiles ordinarias.

El Capitán no puede adquirir por prescripción la propiedad de la nave que gobierna á nombre de otro.

Art. 12. La adquisición de la nave construida con maderas ajenas queda sometida á las reglas que para estos casos *trae* el derecho común.

Art. 13. Si la nave fuere adquirida por construcción, el propietario no podrá hacerla navegar mientras que no sea visitada, reconocida y declarada en buen estado para la navegación, por peritos que nombrará la autoridad competente.

Art. 14. El apresamiento y el comiso son declarados por los tribunales competentes

Art. 15. La propiedad de las naves colombianas vendidas fuera del territorio de la Unión, se trasmite según las leyes ó usos vigentes en el lugar del contrato.

Art. 16. La enajenación de la nave importa la de todos los aparejos y pertrechos que la pertenezcan, á no ser que sean excluídos por convenio de las partes.

Art. 17. Vendida la nave á la sazón de hallarse en viaje, corresponderán íntegramente al comprador los fletes que devengue en ese viaje desde que recibió su último cargamento.

Pero si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave á su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Las partes, sinembargo, podrán estipular en ambos casos lo que más les convenga.

Art. 18. El dominio de la nave adquirida por construcción ó contrata no podrá ser justificado contra terceros, sino con la escritura pública que deberá otorgarse en un registro especialmente destinado á este objeto.

Adquirida por sucesión testamentaria, sucesión intestada ó apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, según el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicación ó sentencia de Tribunal competente.

Las disposiciones del inciso primero no se extienden á las naves que midan menos de diez toneladas.

Art. 19. La enajenación de la nave dentro ó fuera de la Unión, se entiende ejecutada con todas las responsabilidades que la afectan y salvos los privilegios que establece la ley.

El vendedor dará al comprador una nota firmada de todas las deudas privilegiadas que reconozca la nave, y esa nota deberá insertarse en la escritura respectiva.

La falta de la nota, habiendo deudas, ó la omisión de alguna de ellas, establece una presunción de la mala fe contra el vendedor.

Art. 20. Son créditos privilegiados sobre la nave ó su precio:

1º Los costos de salvamento y los salarios de los pilotos lemanes.

2º Los derechos de puerto actualmente establecidos y los que más adelante se establezcan.

3º El salario de los depositarios y guardianes de la nave, y los gastos causados en la conservación del casco y aparejos desde su entrada al puerto hasta su venta.

4º La renta del almacén donde fueren custodiados los aparejos y pertrechos de la nave.

5º Los sueldos, gratificaciones y desembolsos del Capitán, y los salarios de los oficiales y marineros que compongan la tripulación en el último viaje, sin perjuicio de su privilegio por el flete.

Contratados para un viaje de ida y vuelta, estos dos viajes serán considerados como uno solo para la aplicación de este privilegio.

El Capitán y la tripulación no gozarán de este privilegio, si se hubieren ajustado *á la parte ó al flete.*

6º Todas las deudas que durante el último viaje hubiere contraído el Capitán en beneficio de la nave, para satisfacer cualquiera necesidad urgente é inevitable, inclusas las causadas por la toma de víveres á los pasajeros y venta de parte del cargamento con este mismo objeto.

7º Las cantidades que se deban al último vendedor de la nave ó á los proveedores de materiales, artesanos y obreros empleados en su construcción, si no hubiere hecho viaje alguno después de la venta ó construcción, y las sumas debidas por trabajos, mano de obra y suministros empleados en la reparación, apresto y aprovisionamiento de la nave para su último viaje, si ya hubiere navegado.

El privilegio de los proveedores, artesanos y obreros de que habla el inciso precedente, se extiende al caso en que la construción ó repa-

ración, el apresto ó aprovisionamiento se haya verificado por un ajuste alzado, á no ser que el propietario acredite que dió conocimiento del contrato á los proveedores, artesanos y trabajadores por avisos en los periódicos ó de otra manera legal.

Aun en este caso, los proveedores, artesanos y obreros podrán usar de la acción subsidiaria que otorgue la ley civil común, y reclamar del propietario la cantidad que deba al empresario.

El privilegio otorgado en la segunda parte del inciso 1º es extensivo á las cantidades debidas por reparación de los deterioros que sufra la nave de reciente construcción, antes de haber realizado su primer viaje.

8º Las sumas prestadas á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave con el objeto de repararla, aprestarla y aprovisionarla para su último viaje.

9º Las primas de los seguros contratados para el último viaje sobre los objetos indicados en el número precedente.

10. Las indemnizaciones debidas por el valor de las mercaderías cargadas y no entregadas y por las averías sufridas por culpa del Capitán ó de la tripulación; y también las indemnizaciones que se deban á los pasajeros en razón de los objetos introducidos á la nave y puestos al cuidado del Capitán, y á los dueños del dinero, alhajas ó piedras preciosas que el Capitán haya tomado á flete, según los conocimientos firmados por él.

Art. 21. Los privilegios enunciados en el anterior artículo comprenden tanto el capital como los intereses estipulados; y en los préstamos á la gruesa se extienden al provecho marítimo y á los intereses de tierra que corran desde la cesación de los riesgos hasta el efectivo reembolso del capital.

Art. 22. Concursada la nave, los créditos enumerados en el artículo 20 serán graduados entre sí según el orden en que aparecen anunciados.

Los créditos designados en un mismo número serán pagados á prorata, siempre que el precio de la nave fuere insuficiente para cubrirlos íntegramente.

Concurriendo créditos privilegiados de idéntica naturaleza sucesivamente causados en un mismo puerto, serán pagados también á prorata; pero si en el progreso de la navegación fueren contraídos en distintos puertos, se observará en su graduación el orden inverso de sus fechas.

Si los créditos concurrentes procedieren de préstamos á la gruesa, serán graduados entre sí en la forma que dispone el artículo 397.

Los acreedores comunes serán pagados sueldo á libra.

Art. 23. En caso de quiebra del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella á los demás acreedores de la masa; pero esta preferencia no se extenderá á las cantidades que pagaren los aseguradores.

Art. 24. Para gozar de los privilegios que concede el artículo 20, los acreedores no podrán justificar sus créditos sino por los medios expresados á continuación:

1º Las costas de salvamento, con certificación de la autoridad que haya presidido esa operación.

El pilotaje, con certificación del servicio prestado, expedida por el Capitán del puerto ó el empleado que haga sus veces.

2º Los derechos de puerto, con certificación del hecho que los causa, dada por el Capitán del puerto.

3º Los salarios y gastos de conservación, con testimonio de las resoluciones del Tribunal de comercio que los haya autorizado y aprobado.

4º La renta del almacén en que se hubieren depositado y custodiado los aparejos y pertrechos de la nave, con testimonio también de la resolución autoritativa del depósito.

5º Los sueldos y gratificaciones del Capitán y los salarios de la tripulación, con la liquidación practicada á vista del rol y libro de cuenta y razón de la nave y aprobada por el Capitán del puerto.

6º Las deudas contraídas durante el último viaje, con las escrituras que el Capitán hubiere otorgado.

La toma de víveres y venta de mercaderías, con los recibos que el Capitán hubiere firmado y testimonio del acuerdo celebrado por los oficiales de la nave.

7º Los créditos procedentes de la venta ó construcción de la nave, con las escrituras de que trata el artículo 18; y los causados por suministros de provisiones ó materiales, con una cuenta firmada por los proveedores, reconocida al pie por el Capitán y visada por el naviero, con tal que un duplicado exacto de ella se haya protocolado en la Secretaría del Tribunal de comercio antes de la salida de la nave.

8.º Los préstamos á la gruesa, con escrituras públicas, oficiales ó privadas; y la toma de razón ejecutada con arreglo á lo dispuesto en el artículo 366.

9.º Las primas de los seguros, con las pólizas respectivas.

10º Las indemnizaciones debidas á los fletadores y pasajeros, por sentencia judicial ó arbitral que los declare en vista de los conocimientos, ó de los contratos escritos, si los hubiere.

Art. 25. Fuera de los modos generales de estinción de las obligaciones, los privilegios enumerados en el artículo 20, y el derecho que concede á los acreedores en general el artículo 7º se extinguen:

1º Por la venta judicial de la nave, ejecutada en la forma que prescribe el artículo 35.

2º Por la venta extrajudicial de la nave que se halle en el puerto, cuando después de verificada ésta fuere despachada á nombre y por cuenta y riesgo del comprador, y navegare por el espacio de sesenta días sin oposición ó protesta de los acreedores.

Se entiende que la nave viaja á nombre del nuevo propietario siempre que éste hubiere hecho anotar la trasferencia en la matrícula y certificado de que trata la ley de navegación.

Art. 26 Pendientes las responsabilidades de la nave, los acreedores privilegiados ó comunes podrán solicitar la rescisión de la venta privada por el no pago del precio, ó por haber sido ejecutada en fraude de sus derechos.

Art. 27. Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, los acreedores conservarán íntegros sus derechos sobre la nave hasta que, después de haber regresado al puerto de su salida, haga un viaje en los términos del número 2º del artículo 25.

La nave se considera *en viaje*, para los efectos del inciso anterior desde el momento en que el Capitán obtiene del Capitán del puerto, demás empleados que la despachan el decreto: *dése á la vela.*

Art. 28. Los acreedores privilegiados pueden solicitar el embargo y remate de la nave en cualquier puerto de la República donde ella se encuentre.

Los acreedores comunes sólo podrán pedirlos hallándose la nave en el puerto de su matrícula ó armamento.

En uno y otro caso no podrá decretarse el embargo, si la deuda no estuviere probada en la forma que requiere la ley para ordenar el arraigo.

Art. 29. La nave que se hallare despachada en la forma que determina el inciso 2º del artículo 27, no podrá ser embargada, salvo por deudas contraídas por el objeto de aprestarla y aprovisionarla para la realización del viaje.

Aun en este caso, el embargo deberá ser alzado si se otorgare fianza bastante, á juicio del Tribunal de Comercio, de que la nave regresará al puerto de salida dentro de un término competente á la naturaleza del viaje, y de que no regresando, aunque sea por caso fortuito ó de fuerza mayor, se pagará la deuda si se declarare legítima.

Art. 30. La nave no podrá ser embargada y ejecutada por las deudas particulares de un copartícipe; pero podrá serlo la parte que en ella corresponda al deudor.

Art. 31. Las naves extranjeras surtas en los puertos de la Unión podrán ser embargadas y detenidas en ellos, por deudas que hayan sido contraídas en territorio colombiano. *

Art. 32. Embargada la nave, se hará un prolijo inventario, con asistencia del naviero, ó en su defecto, del Capitán, de todos los aparejos, pertrechos y vituallas, aun cuando se alegue que algunos de estos objetos no pertenecen al propietario de ella.

Art. 33. Los capitanes, maestres y patrones no están autorizados por razón de su oficio para enajenar las naves de su mando.

Pero si la nave que estuviere en viaje llegare al estado de innavegabilidad, podrán solicitar su venta ante el Tribunal de Comercio del puerto de su primera escala ó arribada, ofreciendo justificación del daño que hubiere sufrido y de que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje.

Comprobados estos extremos, el Tribunal de Comercio autorizará la venta judicial, y ésta se hará encontrándose la nave en algunos de los puertos de la Unión, en la forma que prescriben el artículo 35 y las leyes á que él se refiere.

Art. 34 Cuando la necesidad de vender la nave fuere conocida en un puerto extranjero, la solicitud é información se harán ante el

* Art. 1.° de la ley 10 de 1873.

Cónsul colombiano, ó en su defecto, ante el Tribunal de Comercio, y no habiéndolo, ante la justicia ordinaria del lugar.

Se otorgará la autorización para la venta judicial encontrándose bien comprobados los dos hechos indicados en el inciso 2º del artículo anterior.

Art. 35. Las naves no podrán ser judicialmente vendidas, sin que previamente se haya anunciado la venta por el término de diez y ocho días, por medio de carteles y avisos en los periódicos, si los hubiere en el lugar del juicio, y pregonándose por espacio de tres horas en cada uno de los días primero, sexto, doce y diez y ocho.

Los carteles serán fijados en los sitios acostumbrados del lugar del juicio, en el puesto donde se encuentra la nave si éste fuere distinto de aquél, y en la puerta principal de la capitanía de puerto.

La fijación de carteles y publicación de los avisos se hará constar en el expediente respectivo so pena de nulidad y de daños y perjuicios.

El remate se hará en la forma y con las solemnidades que prescriban las leyes del Estado respectivo para las ventas judiciales.

Art. 36. Los agentes ó consignatarios de las naves extranjeras surtas en los puertos de la Unión, son representantes del naviero en el respectivo puerto, para los efectos de los incisos 1.°, 3.°, 4.°, 5.°, 6º y 7º del artículo 55 de este Código, y para responder de cualesquiera impuestos nacionales, del Estado y municipales, establecidos ó que se establezcan sobre dichas naves. *

CAPÍTULO II.

DE LOS PROPIETARIOS Y COPROPIETARIOS DE LA NAVE.

Art. 37. Pueden ser dueños de nave colombiana, los extranjeros domiciliados en el territorio de la Unión, según la ley de 21 de Junio de 1866.

Art. 38. Los extranjeros propietarios de la nave colombiana quedan sometidos á las prescripciones de la ley de navegación y á todas las providencias de seguridad que el Presidente de la Unión adopte en caso de guerra con la Nación á que pertenezcan.

Art. 39. La copropiedad de la nave no constituye una sociedad, sino una comunidad de intereses.

Art. 40. Los copartícipes de la nave podrán administrarla por sí mismos, teniendo las calidades que requiere el artículo 53 para ser naviero.

Careciendo de estas calidades, serán obligados á nombrar una persona que las tenga y administre la nave á nombre y por cuenta y riesgo de ellos.

El nombramiento se hará por escritura pública que será registrada como las demás escrituras, según las leyes del respectivo Estado.

Art. 41. Para constituír administrador de la nave á una persona que no sea copartícipe, es necesario el consentimiento unánime de todos los condueños.

Art. 42. El administrador de la nave tiene las mismas faculta-

---

* Art. 2.° de la ley 10 de 1873.

des que el naviero, salvas las modificaciones y restricciones que hagan los condueños en la escritura de su nombramiento.

Art. 43. En defecto de convenciones expresas y formales que reglen el modo de la administración de los copartícipes de la nave, todas las resoluciones de interés común serán adoptadas á mayoría de sufragios, salvo los casos en que la ley disponga otra cosa.

La mayoría se constituye por la reunión de un número de partes de propiedad en la nave, que formen más de la mitad de su valor, aunque esa reunión se verifique en la persona de un solo partícipe.

En caso de empate, se someterá la decisión al Tribunal de Comercio; pero si aquél recayere sobre la continuación del armamento ó el desarme de la nave, se llevará á efecto la opinión favorable al primero de esos extremos.

Art. 44. Son de interés común las resoluciones relativas al armamento, equipo y aprovisionamiento de la nave, el nombramiento del administrador, la elección de Capitan y tripulación y los contratos celebrados con ellos, la reparación, fletamento é instrucciones para el viaje, y en general todo lo que concierna á la nave y su uso.

La venta voluntaria de la nave común, el seguro de la misma y la expedición de un cargamento por cuenta y riesgo de todos los condueños, no son actos de interés común.

Art. 45. Habiendo disentimiento acerca de la venta voluntaria de la nave, los condueños podrán salir de la comunidad por licitación entre ellos, siendo todos mayores; pero si hubiere menores, la nave será vendida en pública subasta, á requerimiento de cualquiera de los mayores ó del representante legal de los menores. Cualquiera de los partícipes podrá pedir la admisión de licitadores extraños.

Art. 46. En igualdad de circunstancias, los copropietarios serán preferidos en el fletamento de la nave á cualquiera otro extraño.

Solicitándolo dos ó más copropietarios, será preferido el que tenga mayor interés en la nave; y si los concurrentes tuvieren igual interés se observará lo dispuesto en el inciso 3º del artículo 43.

El partícipe que obtenga la preferencia en ningún caso podrá variar el destino de la nave acordado por la mayoría.

Art. 47. Hallándose la nave en el puerto de su matrícula ó armamento, el propietario es personalmente responsable de los gastos de refacción y demás que en ella se hagan, siempre que se verifique por su orden.

En igual forma y hasta concurrencia de su interés, los copartícipes responden de todos los gastos que se hagan en utilidad de la nave por acuerdo de la mayoría.

Art. 48. Los condueños están obligados á contribuir en proporción de las partes que tengan en la nave, á su armamento, equipo, aprovisionamiento y reparaciones, toda vez que la mayoría haya acordado cualquiera de estas operaciones.

Pero tratándose de refaccionar la nave, la mayoría no tendrá derecho de fijar á su arbitrio la natutaleza de las reparaciones y su costo; y disintiendo acerca de estos puntos la minoría, podrá ésta exigir se forme un presupuesto por peritos, y que la obra se contrate

en igualdad de condiciones, con la persona que ofrezca realizar la reparación por el precio más equitativo.

Art. 49. Cuando la nave necesitare ser reparada y la mayoría acordare la reparación, la minoría será obligada á contribuir con la cantidad que le corresponda en el perentorio término de quince días, contados desde la notificación que se le haga al efecto ó á que el gasto se haga bajo la garantía de la parte que tiene en la nave, ó á que se venda dicha parte.

No eligiendo en el plazo indicado, se entiende que la minoría renuncia sus partes en la nave; y en este caso se procederá á adjudicarlas privadamente á los demás partícipes por el valor que tengan á justa tasación, á no ser que alguno de los interesados sea menor, ó que sin serlo, solicite que la adjudicación se verifique en pública subasta.

Antes de principiar la reparación, se hará el justiprecio por peritos elegidos por las partes, ó por el Tribunal de Comercio, caso que alguna de ellas rehuse hacer el nombramiento.

Art. 50. Si la mayoría no aceptare la adjudición de la parte ó partes de la minoría, podrá solicitar del Tribunal de Comercio la autorización necesaria para tomar sobre ellas dinero á la gruesa ó pedir su embargo y venta en pública subasta.

Art. 51. Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo condueño, entendiere que el estado de la nave exige una pronta reparación, resistida por la mayoría, podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el Tribunal de Comercio; y si éstos opinaren que la reparación es indispensable, los copartícipes disidentes serán obligados á contribuir con los fondos necesarios, y no haciéndolo, la minoría podrá usar de cualquiera de los arbitrios enumerados en los dos artículos precedentes.

Resultando que la reparación es innecesaria, los copartícipes que hubieren solicitado el reconocimiento pagarán los costos de esta diligencia.

Art. 52. Todo copropietario tiene derecho para vender á un tercero su parte en la nave; y sus copartícipes no podrán oponerse á la venta ni ejercer el tanteo ó el retracto, salvo el caso de estipulación en contrario; pero serán preferidos al tercero en igualdad de ofertas, y los copartícipes entre sí, según las pujas.

TÍTULO III.

De las personas que intervienen en el comercio marítimo.

CAPÍTULO I.

DEL NAVIERO Ó ARMADOR.

Art. 53. Llámase *naviero ó armador* la persona que, sea ó no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide á su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Art. 54. El propietario ó copartícipe que reuna las calidades que enuncia el precedente artículo, puede ser naviero.

Puede serlo también un extraño, á quien el propietario de la nave haya trasferido por un título legal el derecho de gozar temporal ó perpetuamente de todas las utilidades que ella produzca.

Art. 55. Son atribuciones del naviero:

1º Nombrar persona que gobierne la nave, ó mandarla por sí mismo, si fuere apto para Capitán.

2º Elegir los hombres de mar que deban componer la tripulación, entre los que le proponga el Capitán.

Pero no podrá obligar á éste á que reciba en la tripulación hombre que no sea de su elección.

3º Celebrar los respectivos ajustes con el Capitán y tripulación, los fletamentos, y en general todos los contratos que reclame la administración de la nave.

4º Dar al Capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y dirección de los negocios que le encomiende.

5º Despedir al Capitán y á los demás hombres de mar, sin expresión de causa, antes de la salida ó durante el viaje de la nave.

Este derecho no puede ser válidamente renunciado por el naviero.

Art. 56. El naviero está obligado:

1º A pagar al Capitán y hombres de mar los sueldos y retribuciones estipuladas y las indemnizaciones que les correspondan por la ley ó el contrato, caso de ser despedidos.

La liquidación y pago de los salarios se hará dentro del término de ocho días, contados desde la conclusión del viaje ó desde la despedida del Capitán ú hombre de mar.

2º A reintegrar al Capitán los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones ó en uso de sus facultades.

3º A pagar las deudas que el Capitán contraiga para habilitar y aprovisionar la nave, aunque proceda sin su orden y aprobación en los casos permitidos por la ley.

4º A responder civilmente de los hechos del Capitán ó tripulación, bien constituyan un delito ó cuasi delito, bien importen una mera culpa.

5º A cumplir los contratos lícitos que el Capitán celebre en utilidad de la nave ó de la expedición.

6º A llevar á efecto los fletamentos que celebre por sí, su consignatario ó el Capitán de la nave.

7º A indemnizar á los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado más carga de la que corresponda á la capacidad de la nave.

Art. 57. Cuando el Capitán fuere despedido antes de la salida de la nave, el naviero deberá pagarle los sueldos que haya devengado; y el Capitán no podrá reclamar ninguna otra indemnización, salvo que la hubiere estipulado por escrito.

Despedido durante el viaje, el naviero abonará al Capitán los sueldos vencidos y el que corresponda al tiempo absolutamente necesario para que regrese al lugar donde fué contratado, á no ser que hubiere cometido alguna de las faltas ó delitos que expresa el artículo 63.

Estas reglas son aplicables al Capitán condueño elegido por un naviero extraño.

Art. 58. La mayoría de los copartícipes que desempeñen el oficio de naviero en alguna de las formas que expresa el artículo 40, puede también despedir, antes ó después de emprendido el viaje, el Capitán condueño elegido por ellos; pero si lo despidiere sin causa legal, el Capitán será pagado de los sueldos devengados y tendrá derecho para exigir á los copartícipes que formaron la mayoría el reintegro del valor de sus partes en la nave, determinado por convenio ó por peritos.

Art. 59. Lo dispuesto en el artículo precedente es aplicable al Capitán condueño que hubiere obtenido el mando de la nave por pacto con sus copartícipes.

Pero en este caso, el Capitán despedido tendrá además derecho á solicitar indemnización de los daños y perjuicios que sufriere.

Art. 60. La cesión del goce de la nave á favor de un tercero importa, de derecho, la despedida del Capitán copartícipe; y en tal caso, éste podrá demandar á sus condueños, siendo elegido por ellos, el reintegro de sus partes en la nave, en la forma que prescribe el artículo 58.

Si el Capitán hubiere obtenido el gobierno de la nave por pacto, podrá también exigir indemnización de daños y perjuicios.

Art. 61. Ajustado el hombre de mar por tiempo ó viaje indeterminado, el naviero que lo despida con causa ó sin ella, antes que la nave se haga á la vela, deberá pagarle los sueldos devengados.

En el segundo caso deberá pagarle también una indemnización, si la hubiere estipulado por escrito.

Despedido sin causa durante el viaje, el naviero deberá abonar al hombre de mar los sueldos vencidos, y los que se venzan hasta su regreso al puerto de su ajuste; pero si fuere retirado del servicio con causa, el naviero sólo estará obligado á pagarle los sueldos que hubiere ganado hasta el momento de la separación.

En los dos casos previstos en el anterior inciso, el naviero costeará el trasporte del hombre de mar hasta el puerto donde hubiere celebrado su ajuste.

Art. 62. Si el hombre de mar estuviere contratado por tiempo ó viaje determinado, el naviero podrá despedirlo á su arbitrio, antes ó después de emprendido el viaje, abonándole los sueldos correspondientes á todo el tiempo que debiera durar su contrata; pero si fuere retirado con causa, solo deberá pagarle los sueldos devengados.

Ocurriendo la despedida del hombre de mar durante el viaje convenido, con causa ó sin ella, se observará lo dispuesto en el inciso 4º del artículo anterior.

Art. 63. Son causas legales para la despedida del Capitán y de los hombres de mar:

1ª La inhabilitación para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo cargo.

2ª La violación de las instrucciones respecto del Capitán.

3ª La desobediencia en materia de su respectiva obligación.

4ª El abandono de la guardia de la nave.
5ª La embriaguez habitual.
6ª La perpetración de un delito.
7ª El daño causado á la nave ó al cargamento por dolo ó negligencia.
8ª Cualquiera otro hecho que, á juicio del Tribunal de Comercio, fuere de igual ó mayor gravedad que los indicados.

Art. 64. La responsabilidad establecida en el número 4º del artículo 56 afecta al naviero aunque no sea propietario de la nave.

El naviero tiene en todo caso derecho para reclamar de los culpables la competente indemnización.

Art. 65. El naviero responde también de los hechos del sustituto que el Capitán se nombrase durante el viaje, aun en el caso que tal nombramiento le estuviere prohibido por el contrato ó las instrucciones.

Art. 66. Siendo dos ó más los navieros, cada uno de ellos será responsable hasta concurrencia de la parte que tenga en la nave.

Art. 67. Cesa la responsabilidad del naviero:

1º Si los hechos del Capitán ó tripulación no fueren concernientes á la navegación ó expedición.

2º Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice de los hechos del Capitán ó tripulación.

3º Si los hechos del Capitán constituyen una infracción de las obligaciones que por razón de interés público le impone la ley en su calidad de Jefe de la nave.

Art. 68. No son de la responsabilidad del naviero las obligaciones contraidas por el Capitán en su provecho particular y las que le están prohibidas, ni las permitidas en que se hubieren omitido las condiciones habilitantes ó las formalidades sustanciales prescritas por la ley.

Art. 69. Para hacer efectiva la responsabilidad civil del naviero por un hecho del Capitán, el acreedor podrá demandar á cualquiera de ellos separadamente ó á ambos á la vez; y la sentencia que se pronunciare podrá ser indistintamente ejecutada en la persona y bienes de uno ú otro.

El acreedor que lo sea en virtud de un contrato ajustado con el Capitán, podrá ejercitar su acción en los términos del precedente inciso; pero si el Capitán fuere condenado, solo ó en unión con el naviero, la sentencia se ejecutará exclusivamente en la persona y bienes de éste.

Podrá ser ejecutada también en la persona y bienes del Capitán, siempre que éste se hubiere obligado personalmente al cumplimiento del contrato.

Art. 70. El naviero, sea ó no propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del Capitán y tripulación y de las obligaciones contraidas por aquél, abandonando la nave y los fletes percibidos ó por percibir en razón del viaje á que esos hechos y obligaciones se refieran.

El naviero, extraño ó condueño, quedará obligado por el aban

dono á indemnizar cumplidamente al propietario ó copartícipe de la nave.

Art. 71. Perteneciendo el cargamento al naviero, éste no será obligado á abandonarlo; pero deberá pagar á los acreedores el flete correspondiente, estimado por peritos.

Tampoco será obligado á hacer abandono de la indemnización que obtenga de los aseguradores de la nave.

Art. 72. El naviero que hubiere conferido al Capitán poder especial para administrar la carga de su pertenencia, tomar dinero á la gruesa ó ejecutar otros actos análogos, no podrá librarse, mediante el abandono, de las obligaciones que su mandatario hubiere contraido dentro de los límites del mandato.

Art. 73. El naviero, propietario ó copartícipe, que sea al mismo tiempo Capitán de la nave, no podrá exonerarse, por el abandono, de la responsabiliad de sus propios hechos, ni de las obligaciones que hubiere contraido.

Pero si el Capitán sólo fuere copartícipe, no será responsable con todos sus bienes de las obligaciones contraidas por causa y en utilidad de la nave ó de la expedición, sino en proporción del interés que en aquélla tenga.

Art. 74. En los casos del artículo 40 bastará el voto de la mayoría para hacer abandono á favor de los acreedores; pero si la mayoría prefiriese conservar la nave y pagar las deudas, la minoría no estará obligada á someterse á esta resolución, y podrá abandonar las partes que le correspondan.

Esta disposición será aplicable al caso en que la mayoría haya autorizado al Capitán contra el voto de la minoría, para obligar indefinidamente á todos los condueños de la nave.

Art. 75. La pérdida de la nave no extingue la facultad de abandonarla; pero en tal caso el naviero deberá entregar á los acreedores el flete que hubiere recibido.

La dejación de la nave y flete á favor de los aseguradores tampoco extingue esa facultad.

Art. 76. El naviero puede abandonar la nave después de embargada y en cualquier estado de la causa, con tal que no haya renunciado formalmente la facultad que le otorga la ley, y que haga el abandono antes que haya sido judicialmente vendida.

Art. 77. El abandono no trasfiere la propiedad de la nave; y en consecuencia el precio que restare, después de pagados los acreedores, será entregado al naviero.

Art. 78. Por el abandono hecho á favor de uno de los acreedores, quedan completamente extinguidas las acciones de los demás contra el naviero.

Pero si esas acciones trajeren su origen de un delito ó cuasi delito del Capitán, el abandono no privará á los acreedores del derecho de perseguirlo criminalmente.

Art. 79. El abandono se hará en instrumento público y será notificado á los aceedores.

CAPÍTULO II.

DEL CAPITÁN.

Art. 80. El Capitán es el jefe superior de la nave mercante encargado de su gobierno y dirección, mediante una retribución convenida con el naviero.

La tripulación y pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiera al servicio de la nave y seguridad de las personas y carga que conduzca.

Art. 81. El Capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en la nave y salvación de los pasajeros, gente de mar y carga.

Es al mismo tiempo factor del naviero y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición.

Art. 82. El Capitán está obligado á respetar y cumplir las leyes y reglamentos fiscales de marina, de sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y destino de la nave, y á fondear en todos ellos en el lugar más conveniente á la seguridad de ésta y de las demás existentes en el mismo puerto.

Art. 83. No puede ser Capitán el menor de edad, ni el mayor que no justifique haber navegado cinco años en un buque de guerra ó mercante en clase de piloto ó segundo oficial.

Art. 84. El naviero que no tenga aptitud para Capitán, no puede mandar su nave; pero podrá tomar á su cargo la administración económica de ella, á condición de abstenerse de todo acto que se refiera á la navegación.

Art. 85. Contratado para un viaje, el Capitán está obligado á favor del naviero y de los cargadores á emprenderlo y acabarlo personalmente, haciéndose á la vela en la primera ocasión favorable que se le presente, después de aparejada, pertrechada, aprovisionada y cargada la nave.

Art. 86. El privilegio que el artículo 20 otorga al Capitán sobre la nave para el pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos, afecta también los fletes de la misma.

Art. 87. El Capitán puede exigir el íntegro pago de sus sueldos, gratificaciones y desembolsos en el momento en que sus cuentas hayan sido aprobadas por el naviero.

Si éstas ofrecieren reparos que retarden su ajuste definitivo, el Capitán podrá exigir el pago, prestando fianza á satisfacción del naviero de restituir la cantidad que reciba, si resultare alcanzado.

Art. 88. Sin perjuicio de las facultades concedidas y de las obligaciones y prohibiciones impuestas al Capitán en los demás títulos de este libro, él tiene por razón de su oficio, las que expresan los siguientes artículos.

Art. 89. Son atribuciones del Capitán:

1º Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave;

2º Imponer á bordo las penas correccionales establecidas por la ley ó reglamentos á las personas que perturben el orden de la nave, cometan faltas de disciplina y rehusen ú omitan prestar el servicio que les corresponda.

3º Arrestar á los reos de delitos previstos por el Código penal de la Unión ó del Estado respectivo, levantar la información del hecho y entregar los delincuentes á la autoridad competente.

4º Proponer al naviero los hombres de mar que deben componer la tripulación y despedirlos del servicio con causa ó sin ella.

En este último caso la indemnización debida será del exclusivo cargo del Capitán.

5º Tomar las disposiciones necesarias para mantener la nave bien carenada, aparejada, pertrechada y provista, toda vez que las circunstancias no le permitan solicitar la autorización é instrucciones del naviero ó de su consignatario.

6º Contratar fletamentos y celebrar ajustes con la tripulación, sólo en ausencia del naviero ó de su consignatario.

7.º Disponer por sí, durante la navegación, las reparaciones que urgentemente reclamen la nave, sus aparejos y pertrechos para la continuación y conclusión del viaje; pero si el naviero se encontrare en el puerto donde hayan de hacerse las reparaciones, ó hubiere en él persona que lo represente, el Capitán no podrá proceder sin previa autorización especial del uno y del otro.

8.º Tomar dinero á la gruesa en ausencia del naviero ó de su consignatario, sobre el casco, quilla y aparejo de la nave, para costear las reparaciones y aprovisionamiento que sean de urgente necesidad; siempre que, encontrándose agotados los fondos del naviero, no pueda obtenerlos de los corresponsales de éste ó de los interesados en la carga.

Aun en este caso el Capitán no podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo, sin previa información de la necesidad y autorización del Tribunal de Comercio del puerto donde se encuentre, si éste perteneciere á la Unión, del Cónsul colombiano, si el puerto fuere extranjero, ó en su defecto, de la autoridad local que conozca de las causas mercantiles.

9.º Girar letras de cambio contra el naviero, hallándose en las circunstancias previstas en el inciso 1.º del número anterior, y no pudiendo obtener un préstamo á la gruesa.

Firmándolas como mandatario del naviero, el Capitán no será personalmente responsable de la aceptación y pago de las letras.

Se entiende haberlas girado en calidad de mandatario, aunque no se exprese, siempre que las letras contengan la cláusula *valor recibido por cuenta de la nave*, ú otra equivalente.

10. Vender en pública subasta, con previa autorización judicial, la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urgentes de la nave, cuando no pueda proporcionarse fondos por ninguno de los medios indicados en los dos números precedentes.

En este caso, el Capitán deberá pagar las mercaderías vendidas,

al precio corriente que tengan en el puerto de su destino, ó al precio de venta, á elección del propietario.

Si el cargador fuere uno solo, ó si siendo varios estuvieren de acuerdo, podrá oponerse á la venta de sus mercaderías y descargarlas, pagando el flete en proporción del camino andado.

Si en el segundo caso, los fletadores no estuvieron de acuerdo, el que quiera descargar sus mercaderías deberá pagar el flete íntegro.

11. Obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular á que los vendan para el consumo común.

El Capitán no podrá usar de esta facultad, sino en el estremo de hallarse consumidas las provisiones de la nave, y previo el dictamen de los oficiales de ella.

El pago se hará al contado, y si el dueño lo prefiriere, se verificará en el puerto de la primera arribada ó en el de la descarga, al precio corriente que los víveres tengan en aquél ó en éste.

12. Hacer echazon de la parte de la carga, aparejos ó pertrechos de que fuere necesario deshacerse para salvar la nave de un riesgo conocido y efectivo.

La echazon se hará en la forma que prescribe el artículo 290 y oyendo previamente el parecer de los oficiales á presencia de los cargadores ó sobrecargos.

13. Obligar al piloto á que varíe de rumbo, cuando lo juzgue indispensable, aunque éste se oponga y proteste contra su determinación.

14. Recibir y autorizar en alta mar los testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan ó no á la tripulación, observando la forma prescrita por el Código Civil del Estado de su procedencia.

15. Levantar actas de nacimiento y muerte en alta mar é inscribirlas á continuación del rol de la tripulación.

Art. 90. Antes de emprender el viaje, el Capitán está obligado:

1.° A proveerse del certificado de matrícula de la nave, patente de navegación, rol del equipaje, boleta de sanidad, pólizas de fletamento, conocimientos de la carga, un ejemplar de este Código y demás documentos que exijan las leyes ó reglamentos.

2.° A llevar tres libros en cuadernados y foliados, rubricados por el Tribunal de Comercio, titulado el primero, *Diario de navegación*, el segundo, *De cuenta y razón*, y el tercero, *De cargamentos*.

3.° A ejecutar por sí mismo, ántes de darse á la vela, un prolijo reconocimiento del estado de la nave, asociado con los oficiales de ella, un carpintero de ribera y un maestro calafate, elejidos éstos por el Capitán del puerto.

La acta del reconocimiento será consignada en el *Diario de navegación* y firmada por las personas indicadas; y apareciendo que la nave no está en aptitud de hacerse á la mar, se suspenderá el viaje hasta que se hayan realizado las reparaciones necesarias.

Los cargadores podrán impugnar la acta de visita, y rendir contra su contenido las pruebas que permite este Código.

4.° A poner la nave franca de quilla y costados y apta para recibir la carga en el término pactado con el fletador.

5.° A mantenerse á bordo con toda la tripulación mientras la nave reciba la carga, y á vigilar el buen arrumaje de ésta.

6.° A cuidar que no se cargue en la nave más de lo que corresponda á su arqueo, y á poner en tierra á disposición del dueño, siendo conocido, ó en caso contrario á la del Tribunal de Comercio, las mercancías que clandestinamente se hubieren introducido de más.

7.° A dar recibos parciales de las mercaderías que sucesivamente se embarquen, y cambiarlos oportunamente por los conocimientos que firme.

8.° A no admitir á bordo mercaderías visiblemente averiadas, mermadas ó mal acondicionadas, sin mencionar en los recibos parciales y conocimientos el vicio que en ellas notare.

Omitida esta mención, se presume que el Capitán ha cargado las mercaderías sanas, íntegras y en buen acondicionamiento.

9.° A entregar ó remitir al naviero un estado exacto y completo de las mercaderías cargadas, y comunicarle los nombres y domicilios de los cargadores y los fletes estipulados.

10. A inventariar antes de salir del puerto las provisiones, anclas, velas, aparejos, jarcias y demás pertrechos de la nave, con expresión del estado en que se encuentren.

El inventario será levantado con asistencia del piloto y contramaestre, y firmado por éstos y el Capitán.

Podrá omitirse el inventario si se hubiere formado al tiempo de recibirse el Capitán del mando de la nave.

Las pérdidas ó deterioros de los objetos inventariados durante la navegación, serán anotados en el libro de cuenta y razón, firmando el asiento los oficiales referidos.

11. A darse á la vela tan luego como la nave se halle cargada y despachada, salvo que el tiempo no sea favorable ó que sobrevenga peste, guerra ú otro accidente de fuerza mayor que se lo impida.

Art. 91. El rol de la tripulación deberá expresar:

1º El nombre de la nave y los nombres y apellidos del Capitán, oficiales y hombres de mar, con indicación de su origen, edad, estado, domicilio, empleo á bordo y salarios estipulados.

2º El puerto de salida y el destino de la nave.

3º El nombre y apellido de los pasajeros y el del lugar á que se dirigen.

El rol deberá ser firmado por el Capitán, los oficiales y los hombres de la tripulación que supieren hacerlo, y será visado por el Capitán del puerto, dejando en su poder una copia fehaciente.

Art. 92. En el *Diario de navegación*, el Capitán anotará diariamente el estado del tiempo y de los vientos, el progreso y retardación diaria de la nave, el grado y longitud y latitud en que ésta se encuentra día por día, los daños y pérdidas que sufra, la derrota seguida, los motivos de las desviaciones voluntarias ó forzadas, el encuentro con otras embarcaciones, y todas las resoluciones relativas á la nave y cargamento, que requieran el dictamen de los oficiales.

Art. 93. En el libro de *cuenta y razón*, asentará el Capitán todo cuanto perciba por cuenta de la nave, los gastos que haga en reparaciones, aprestos, vituallas, salarios ó en cualquier otro objeto, los ajustes de la tripulación, las cantidades que reciba por sueldos de cada uno de los hombres de mar y las asignaciones que dejare á su familia.

Art. 94. En el libro de *cargamentos*, llevará el Capitán la entrada y salida de las mercaderías cargadas en la nave, con expresión de los números y marcas de los bultos, nombre de los cargadores y consignatarios, puestos de carga y descarga, y fletes extipulados.

Art. 95. Despachada la nave, el Capitán no podrá ser detenido por deuda civil, á no ser que proceda de efectos suministrados para el viaje.

Aun en este caso, el Capitán podrá evitar la detención, prestando fianza de regresar al puerto de salida, y de que no presentándose en él al fin del viaje por deserción, enfermedad, muerte ó cualquier otro accidente, el fiador pagará la deuda.

La fianza se extingue por el regreso del Capitán, aun cuando se encuentre insolvente.

Art. 96. La esención otorgada á la persona del Capitán se extiende á su equipaje de camino, mas no á sus sueldos, gratificaciones, mercaderías cargadas por su cuenta y demás objetos de su propiedad que tuviere á bordo.

Los acreedores podrán hacer embargar las mercaderías del Capitán, pagando el falso flete por cuenta de éste, siempre que la descarga no produzca un retardo grave que perjudique los intereses de la nave y de los cargadores.

Art. 97. Lo dispuesto en el artículo 95 no es aplicable á los Capitanes de buques extranjeros; con todo eso ellos podrán solicitar el alzamiento de la detención, afianzando la deuda á satisfacción del acreedor.

Art. 98. Es obligación del Capitán durante el viaje:

1º Mantener el orden en la nave, cuidar de la salud de la tripulación y de la conservación de la carga, y diijir las maniobras.

2º Permanecer á bordo de la nave desde el momento en que principie el viaje hasta que eche el ancla en puerto seguro.

3º Llevar por sí mismo los libros mencionados en el inciso 2.º del artículo 90, y firmar diariamente con su segundo las anotaciones que haga en el *Diario de navegación.*

4º Defender la nave por todos los medios que sugiera la prudencia, ó salvarla por la huída, si fuere atacada por enemigos ó piratas.

5º Reclamar contra el apresamiento, embargo ó detención de la nave y su cargamento, comunicar al naviero y cargadores estas ocurrencias por todos los medios posibles, y adoptar, entre tanto recibe instrucciones, todas las providencias necesarias para la conservación de la nave y de las mercaderías cargadas.

6º Ajustar el rescate de la nave apresada, asentar en el libro respectivo las cantidades de dinero ó las mercaderías que entregare en cumplimiento del ajuste, formalizar la correspondiente protesta

en el puerto de su primera escala ó arribada, dentro de veinte y cuatro horas contadas desde que sea admitido á libre plática y justificar en el de su destino los hechos referidos en la protesta.

7º Presentarse al Capitán del puerto dentro del término designado en el número anterior, siempre que arribe á un puerto de la Unión, darle cuenta de las causas de la arribada, y recoger un certificado de haber cumplido estas prescripciones y de la época de su arribo y salida del puerto.

Si el puerto de arribada fuere extranjero, practicará las diligencias enunciadas ante las autoridades indicadas en el inciso 2º del número 17.

8º Estraer el dinero, libros y la parte mas preciosa del cargamento, siempre que, constituido en la imposibilidad de salvar la nave, resuelva abandonarla.

9º Presentarse á la autoridad mas inmediata al lugar en que naufrague ó encalle la nave, hacer ante ella una relación jurada del suceso, comprobarla con las declaraciones de la tripulación y pasajeros, y solicitar la entrega de las actuaciones orijinales en resguardo de sus derechos.

Los interesados en la nave ó cargamento podrán rendir prueba contra las declaraciones del Capitán, tripulación y pasajeros, aun en el caso de hallarse contestes.

10. Solicitar la venta de la nave en el caso previsto en el artículo 33.

11. Servirse de pilotos lemanes en todos los lugares donde la ley, la costumbre ó la prudencia lo exija.

12. Mantener á bordo, hallándose la nave anclada en un puerto cualquiera, el suficiente número de marineros para ejecutar todas las maniobras necesarias.

13. Formar inventario de los papeles y bienes del pasajero ú hombre de mar que muera en la nave, y ponerlos en buena custodia.

El inventario será levantado con asistencia de dos pasajeros, ó en su defecto de dos individuos de la tripulación que deberán firmarlo como testigos.

14. Dar noticia al naviero en todas las oportunidades que se le presenten, del estado de la nave y carga.

15. Arribar á puerto neutral, cuando despues de su salida sobrevenga guerra entre la República y la Nación á que pertenezca el puerto de su destino y permanecer en él hasta el restablecimiento de la paz ó la recepción de órdenes del naviero y cargadores.

Caso de hallarse bloqueado el puerto á que se dirija la nave, el Capitán arribará al mas inmediato que se encuentre libre, y esperará allí el alzamiento del bloqueo ó las órdenes del naviero y cargadores.

16. Consultar con los oficiales de la nave, fuera de los casos especialmente previstos en este Código, siempre que fuere necesario tomar durante el viaje una resolución importante, como hacerse á la vela, abandonar las anclas de la nave, picar cables ó mástiles, ajustar el rescate de la nave ó el de su cargamento, combinar y ejecutar otras operaciones de igual gravedad y trascendencia.

17. Protestar en el puerto de arribada ó escala, dentro del termino señalado en el número 6º de este artículo, las pérdidas ó averías de la nave ó el cargamento, causadas por deliberación propia ó de la junta de oficiales, por fuerza mayor ó accidente de mar; hacer visar el *Diario de navegación* por la autoridad que corresponda, según lo dispuesto en el siguiente inciso, y justificar en el puerto de su destino el hecho que las haya producido.

La justificación se hará ante el Tribunal de Comercio, si el puerto de escala ó arribada perteneciere á la Unión; si fuere extranjero será rendida ante el Cónsul colombiano; y no habiéndolo, será dada ante la autoridad local que conozca de las causas mercantiles, y, en su defecto, ante la justicia ordinaria.

Art. 99. Concluido el viaje el Capitán está obligado:

1º A dar al naviero pronto aviso de su arribo, caso de no hallarse en el puerto.

2º A protestar dentro del término señalado en el número 6º del anterior artículo y justificar las pérdidas y averías conocidas ó presuntas de la nave ó su carga, ratificar dentro del mismo término las protestas que hubiere hecho en el curso de la navegación, y hacer visar el Diario si antes no hubiere sido visado.

3.º A entregar la carga con sus aumentos á los consignatarios que designen los conocimientos al tiempo de la entrega; las mercaderías serán contadas, pesadas ó medidas, siempre que el Capitán se hubiere constituido responsable de su número, peso ó medida.

4.º A recoger al tiempo de entregar la carga los conocimientos que hubere firmado, sacar recibo de la entrega en uno de ellos, y devolver el conocimiento que tuviere del cargador.

5º A poner la carga á disposición del Tribunal de Comercio para que ordene su depósito, cuando los consignatarios no soliciten su entrega en un término razonable, se nieguen á recibirla ó se ignore la persona á quien deba entregarla.

6.º A llevar una razon individualizada de las mercancías que entregue parcialmente, y copiarla en el libro de cargamentos.

7.º A dar cuenta al Capitán del puerto de los hombres que falten en la tripulación por deserción, muerte ó cualquiera otra causa, y hacerle entrega del inventario y bienes de los que hubieren fallecido en la nave, para que los ponga á disposición de sus herederos ó de la autoridad judicial, si ésta lo ordenare.

8.º A poner en manos de dicho Capitán del puerto copias autorizadas de las actas de nacimiento ó muerte, para que las pase al funcionario encargado del rejistro respectivo.

En los puertos de arribada ó escala entregará las copias indicadas al Cónsul colombiano, para que éste las remita á la Secretaría de Guerra y Marina, con el objeto mencionado en el precedente insiso.

9.º A dirigir el desarme de la nave.

10. A rendir cuenta al naviero de la administración de la nave y cargamento y entregarle, bajo de recibo, todos los papeles, libros y dinero que le pertenezcan.

Art. 100. Se prohibe al Capitán:

1.° Faltar sin causa á su contrato con el naviero; y si la hubiere, á más de responder de los daños y perjuicios, quedará perpetuamente inhabilitado para ejercer el oficio de tal.

2º Proponer al naviero y ajustar gente de mar á sabiendas de hallarse contratada con otra nave, so pena de nulidad del ajuste y una multa de diez á cuarenta pesos.

3º Sustituir con otra nave la designada en el contrato, salvo los casos previstos por la ley y el de consentimiento del cargador.

4º Recibir en la nave efectos de ilícito comercio.

5º Contratar más carga que la correspondiente á la cavidad de la nave.

6º Diferir el viaje por inhabilitación de alguno de los oficiales ú hombres de mar, causada por enfermedad ó por cualquier otro suceso involuntario.

En este caso será de su obligación reemplazar inmediatamente el individuo inhabilitado.

7º Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, á no ser que unánimemente lo consientan por escrito el naviero, los oficiales y cargadores.

Esta prohibición no se entiende á los buques de cabotaje menor.

8º Recibir otra carga que la perteneciente al que hubiere fletado la nave por entero, salvo que esto lo consienta por escrito.

9º Cargar mercaderías por su cuenta particular, sin permiso escrito del naviero ó del que hubiere fletado íntegramente la nave, y permitir que lo haga individuo alguno de la tripulación ó un pasajero.

10. Celebrar con los cargadores pactos públicos ó privados que cedan en su beneficio particular.

11. Hacer negocio por su exclusiva cuenta, cuando navegare á ganancia común sobre el cargamento, so pena de que las utilidades se aplicarán á los demás interesados y las pérdidas cederán á su perjuicio.

Esta prohibición se extiende al caso de emprender negocio en otro buque que lleve el mismo destino de la nave.

Navegando á flete común ó al tercio, el Capitán podrá cargar de su cuenta, pagando á sus asociados el correspondiente flete.

12. Poner en su lugar otro Capitán sin consentimiento del naviero, de sus apoderados, ó del Cónsul colombiano en su caso.

Si lo hiciere, el naviero podrá separarlo de su empleo, sin perjuicio de que el Capitán responda en todo caso de los hechos de su sustituto.

13. Desamparar la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos, y pernoctar fuera de la nave, estando de viaje, á no ser que así lo exija alguna grave ocupación de su oficio.

14. Tomar dinero á la gruesa sobre la nave para sus negocios particulares, bajo la pena de nulidad.

Si el Capitán fuere copropietario, podrá contratar un préstamo á riesgo marítimo sobre la parte que tenga, siempre que antes no se hubiere tomado á la gruesa sobre ella ó sobre toda la nave.

En el caso propuesto, se expresará precisamente cuál es la porción que corresponde al tomador en la nave.

15. Contratar préstamos á la gruesa sobre el cargamento, aun cuando los necesite para reparar la nave ó aprovisionarla.

Contraviniendo á esta prohibición, el préstamo será de la exclusiva responsabilidad del Capitán.

16. Tomar derrota contraria á la que debía, variar de rumbo ó entrar en puerto distinto del de su destino, sin haber tomado antes el parecer de los oficiales en presencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

Procediendo en otra forma, no se admitirá al Capitán ningnua excepción que alegar en descargo de su responsabilidad.

17. Abandonar la nave, por más grave que sea el peligro que corra, mientras haya esperanza de salvarla, y en ningún caso sin haber oído el parecer de los oficiales.

18. Abrir las escotillas antes de haber protestado las pérdidas ó averías conocidas ó presuntas, y justificado los hechos de que proceda.

19. Manifestar á los interesados, antes de que se lo ordene el Tribunal de Comercio, la razón de las mercaderías arrojadas al mar ó entregadas á los piratas por vía de composición.

20. Dejar ningún hombre de mar en puerto extranjero.

21. Anticipar á los hombres de la tripulación, durante el viaje, más de una tercera parte de sus salarios.

Art. 101. El Capitán es civilmente responsable aun de la culpa leve que cometa en el ejercicio de sus atribuciones, de la inobservancia de los deberes de su cargo y de la violación de las prohibiciones que le impone la ley.

En consecuencia, el Capitán deberá indemnizar cumplidamente á los interesados los daños y perjuicios que directa é indirectamente les sobrevengan por cualquiera de las causas enunciadas.

Si los daños y perjuicios fueren imputables á dolo ó fraude del Capitán, será castigado con arreglo á las leyes penales del Estado respectivo, sin quedar por esto exonerado de las indemnizaciones que deba á las personas damnificadas.

Art. 102. Es también responsable de los hurtos cometidos por la tripulación, salvo su derecho contra los culpados, y de los daños causados por las riñas de la gente de mar y sus faltas en el servicio de la nave, á menos de justificar que puso en ejercicio su autoridad para prevenirlas oportunamente.

Art. 103. Responde igualmente de las multas, comisos, pérdidas, daños y perjuicios que produzca su contravención á las leyes y reglamentos fiscales de marina, sanidad y policía de los puertos de salida, escala, arribada y descarga.

Art. 104. La responsabilidad del Capitán para con el naviero principia desde que se le hace reconocer como Jefe de la nave, y termina por el desarme y entrega de ella.

Respecto de los cargadores, la responsabilidad comienza desde que la carga entra á la nave, y concluye en el momento de entregar-

la al costado de ésta en el puerto del destino de la nave, á no ser que los interesados hubieren pactado otra cosa.

Art. 105. El Capitán no es responsable de los daños que sufra la nave ó el cargamento por fuerza mayor ó caso fortuito, salvo que estos sucesos hayan sido preparados por su culpa, ni de los que sobrevengan á las mercaderías por vicio propio de las mismas.

Art. 106. El Capitán que venda la nave, tome dinero á la gruesa sobre el casco y quilla, gire letras á cargo del naviero, venda mercaderías ó vituallas, ó tome provisiones pertenecientes á los pasajeros, fuera de los casos y sin las solemnidades prevenidas por la ley, suponga gastos ó exajere los que ha hecho, ó cometa cualquier otro fraude en sus cuentas, será castigado como reo de hurto, además de indemnizar á los interesados todos los daños y perjuicios.

Art. 107. Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones ó en el cumplimiento de sus obligaciones, el Capitán quedará inhabilitado por diez años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

CAPÍTULO III.

DEL PILOTO, CONTRAMAESTRE Y SOBRECARGO.

Sección I.—Del Piloto.

Art. 108. El piloto toma el gobierno y dirección de la nave por muerte, ausencia ó inhabilitación del Capitán, á no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo reemplace.

En tal caso, son aplicables al piloto todas las disposiciones que contiene la precedente sección.

Art. 109. Corresponde al piloto dirijir la derrota del viaje y llevar el rumbo de la nave, bajo la responsabilidad mancomunada del mismo piloto y del Capitán.

Art. 110. Son obligaciones del piloto:

1.° Proveerse de las cartas de navegación, libros é instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones.

2.° Llevar por sí el cuaderno de bitácora, anotar en él diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia y la longitud en que se halle la nave, y dar cuenta al Capitán del resultado de sus observaciones.

Art. 111. Se prohibe al piloto mudar de rumbo sin previo acuerdo del Capitán.

Pero si éste se opusiere á que tome el rumbo proyectado, el piloto le expondrá sus observaciones en presencia de los demás oficiales de la nave; é insistiendo el Capitán, cumplirá las órdenes que le comunique, formalizando en el *Diario de navegación* la correspondiente protesta en descargo de su responsabilidad.

Art. 112. El piloto es responsable de las pérdidas y averías que sufra la nave ó cargamento por su impericia, descuido ó imprudencia.

Si las pérdidas y daños procediesen de dolo, el piloto será casti-

gado con arreglo á las prescripciones de la ley penal, y aparte de esto quedará inhabilitado por diez años para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes.

Art. 113. La responsabilidad particular del piloto no excluye la que tiene el Capitán en los mismos casos.

Sección II.—Del contramaestre.

Art. 114. Por imposibilidad é inhabilitación del piloto, el contramaestre tomará el gobierno y dirección de la nave, quedando sometido á todas las prescripciones legales relativas al Capitán.

Art. 115. El contramaestre es jefe inmediato de la tripulación, y en este carácter le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del Capitán, distribuir á bordo los trabajos mecánicos entre los hombres de mar y vigilar que éstos los ejecuten debidamente.

Art. 116. Son obligaciones del contramaestre:

1.° Reconocer el aparejo y todos los demás objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservación, y dar cuenta al Capitán de las faltas y deterioros que notare.

2.° Cuidar del buen arrumaje de la carga, y visitar frecuentemente la bodega para cerciorarse de que aquélla se conserva en buen orden.

3.° Tener espedita la nave para todas las maniobras que exije la navegación.

4.° Mantener el orden y la disciplina en la tripulación, cuidar de que los hombres que la componen cumplan sus respectivas obligaciones, y dar pronto aviso al Capitán de todas las ocurrencias que requieran el ejercicio de su autoridad.

5.° Recoger, inventariar y custodiar el aparejo y pertrechos de la nave, llegado el caso del desarme, á no ser que el naviero lo releve de esta obligación.

Art. 117. El contramaestre es responsable de los daños y perjuicios que sobrevengan por su culpa, y si éstos fueren causados por dolo, será castigado con arreglo á la ley penal.

Sección III.—Del sobrecargo.

Art. 118. El sobrecargo es un factor nombrado por el naviero ó por los cargadores; y en consecuencia está sujeto en cuanto á su capacidad á las disposiciones que sobre la materia de factores establezca el Código de Comercio terrestre en el respectivo Estado.

Art. 119. El naviero ó cargadores otorgarán al sobrecargo un poder especial, que será registrado y publicado en la forma que prescriban las leyes del respectivo Estado sobre registro de documentos.

El poder será además comunicado al Capitán.

Art. 120. Nombrado por el naviero, el sobrecargo ejerce la administración económica de la nave, ó la parte de aquélla que expresa y determinadamente se le hubiere confiado en el poder; y lleva el libro de cuenta y razón de que trata el artículo 93.

Elegido por los cargadores, el sobrecargo cuida de la conservación y venta de la carga, compra las mercaderías de retorno, asiste á las juntas de oficiales en que la ley exige su presencia, y lleva un libro de cuenta y razón de todas sus operaciones, encuadernado y foliado, y rubricado por el Tribunal de Comercio.

En ningún caso podrá ingerirse el sobrecargo en el ejercicio de las atribuciones que privativamente competen al Capitán para la dirección facultativa de la nave y del viaje.

Art. 121. Cesan las atribuciones y responsabilidades del Capitán en cuanto á la parte de administración que el naviero ó cargadores hubieren confiado al sobrecargo; pero subsistirán siempre las que tiene en razón de su empleo y autoridad.

Art. 122. Siempre que la persona á quien fuere consignada la carga se negare á recibirla, el sobrecargo que carezca de instrucciones para esta eventualidad, formalizará la protesta de estilo y dará cuenta, según el caso, al Tribunal de Comercio, al Cónsul colombiano ó en su defecto á la autoridad local, para que nombre consignatario que reciba las mercaderías y cumpla las órdenes del propietario de ellas.

Art. 123. Se prohibe al sobrecargo hacer negocio por su cuenta durante el viaje, á menos que su comitente ó la costumbre del puerto de salida le permita llevar una pacotilla.

En este último caso, el sobrecargo no podrá invertir en retornos, sin especial autorización de su comitente, una cantidad que esceda el producto de la pacotilla.

TÍTULO IV.

DE LOS CONTRATOS DE LOS HOMBRES DE MAR.

Art. 124. Las palabras *hombres de mar*, *gente de mar*, en su acepción legal, comprenden las mismas personas que la palabra *tripulación*.

Esta comprende los oficiales, excepto el Capitán, los marineros y grumetes de la nave.

Art. 125. El contrato que celebran los hombres de mar con el naviero, personalmente ó representado por el Capitán, consiste, respecto de los primeros, en prestar á bordo los servicios estipulados, y de parte del segundo en recibirlos en la nave, alimentarlos y pagarles el sueldo ó retribución convenida.

Art. 126. El ajuste de los hombres de mar en una cantidad alzada por el *viaje* ó á un tanto por *mes*, es un arrendamiento de servicios.

El ajuste al *flete* ó á la *parte* en los beneficios eventuales de la expedición, es una Sociedad.

Art. 127. Los contratos entre el naviero y los hombres de mar serán extendidos por escrito en el libro de cuenta y razón, y firmados por ellos, ó á su ruego, si no supieren hacerlo.

En todas las diferencias que ocurran entre el naviero y la tripu-

lación en razón de sus contratas y de las anticipaciones que ésta reciba, hará fe el enunciado libro, siempre que aparezca llevado en conformidad á las prescripciones legales y exento de toda sospecha de alteración en sus asientos.

El Capitán está obligado á dar á los interesados una copia autorizada por él de sus respectivas contratas.

Art. 128. A falta de un convenio escrito y de medios probatorios de las condiciones del ajuste, éstas serán determinadas de acuerdo con la costumbre local.

Art. 129. En caso de duda acerca de la duración del empeño de los hombres de mar, se entenderá que éstos se han ajustado por el viaje de ida y vuelta al puerto de salida.

Art. 130. Si el hombre de mar se contratare para servir en dos naves, el segundo contrato será de ningún efecto; y el naviero ó Capitán con quien aquél se hubiere ajustado primero, podrá hacerlo apremiar al cumplimiento de su empeño, ó buscar, á expensas del mismo, persona que lo sustituya.

En el caso propuesto, el hombre de mar perderá á beneficio de la nave los sueldos que hubiere devengado, restituyendo al mismo tiempo las cantidades que se le hubieren anticipado; y el naviero ó Capitán que lo hubiere concertado á sabiendas de su empeño anterior, incurrirá en la multa señalada en el número 2 del artículo 100.

Art. 131. Los hombres de mar que al tiempo de concertarse con el naviero ó Capitán declaren haberse ejercitado ya en la navegación, serán responsables por este sólo hecho de los daños y perjuicios causados por su impericia.

Art. 132. El hombre de mar puede ser despedido con causa ó sin ella, antes ó después de principiado el viaje; pero si lo fuere sin un motivo legal, será indemnizado, según el caso, en la forma que prescriben los artículos 61 y 62, por la persona á quien corresponda hacerlo.

Art. 133. La tripulación tiene derecho á ser alimentada á bordo de una manera conveniente, sin perjuicio de su salario y de las indemnizaciones convencionales ó legales en su caso.

Art. 134. El hombre de mar enfermo, herido ó mutilado durante la navegación, ganará siempre el salario convenido hasta su vuelta al puerto de salida, y percibirá además una indemnización, para los gastos del viaje de regreso, á menos que la enfermedad, herida ó mutilación traiga su origen de un hecho culpable de su parte.

Pero sea cual fuere la causa de esos accidentes, los gastos de asistencia y curación serán costeados con los fondos de la nave, con ó sin cargo de reintegro.

Si la enfermedad, herida ó mutilación emanare de un hecho culpable del hombre de mar, como la salida de la nave sin permiso del Capitán, los gastos indicados serán de su cuenta particular, y deberá reintegrarlos con sus salarios; y siendo éstos insuficientes, con los demás bienes que tenga.

Si proviniere de los servicios ordinarios de la nave, los gastos serán de la exclusiva cuenta del naviero; pero si procedieren de ser-

vicios extraordinarios prestados á la nave y cargamento, serán distribuídos como avería gruesa entre el naviero y los cargadores.

Art. 135. El oficial ó marinero muerto en defensa de la nave será considerado como vivo para devengar los salarios ó retribuciones estipuladas, siempre que la nave concluya su viaje.

Esta regla será también aplicable al oficial ó marinero apresado con ocasión de la defensa de la nave.

Art. 136. Los herederos del hombre de mar contratado por meses, que muere durante el viaje por causa extraña á la defensa de la nave, tienen derecho á los sueldos devengados hasta el día del fallecimiento.

Si el ajuste fuere por viaje, los herederos sólo tendrán acción á la mitad de la cantidad estipulada, ocurriendo la muerte en el viaje de ida: pero si acaeciere en el de regreso, podrán demandar el pago de la totalidad de aquélla.

Si el contrato fuere á la parte ó al flete, y el hombre de mar falleciere después de principiado el viaje, se abonará íntegramente á sus herederos toda la cuota convenida; mas si muriere antes de comenzado el viaje, éstos no tendrán derecho alguno á la retribución estipulada.

Art. 137. Contratada la estipulación para muchos viajes sucesivos, podrá exigir el pago de los salarios ó retribuciones estipuladas á la terminación de cada viaje.

Art. 138. En caso de apresamiento ó naufragio con pérdida absoluta de la nave y cargamento, los hombres de mar no tienen derecho alguno á los sueldos ó retribuciones convenidas; pero tampoco podrán ser obligados á devolver las anticipaciones que hubieren recibido.

El producto de las reliquias de la nave y el flete de las mercaderías salvadas, están afectos privilegiadamente al pago de los salarios de la tripulación ajustada por meses ó por una cantidad alzada.

El Capitán y los demás oficiales serán comprendidos en la distribución, por la parte proporcional que corresponda á sus sueldos respectivos.

Art. 139. Si los ajustes de los hombres de mar fueren al flete, éstos sólo tendrán derecho, en el caso previsto en el artículo anterior, á exigir el pago de sus salarios sobre el flete de las mercaderías salvadas, á prorata de los demás copartícipes.

Caso de haber trabajado en el salvamento de los despojos de la nave, se les abonará una gratificación proporcionada á sus esfuerzos y á los riesgos que hubieren corrido para salvarlos.

Art. 140. La esención que el artículo 95 otorga al Capitán, se extiende también á los hombres de mar.

Art. 141. La nave y flete son responsables privilegiadamente á los salarios é indemnizaciones debidas á los hombres de mar ajustados por mes ó por viajes.

Art. 142. El hombre de mar puede rescindir su empeño:

1º Por la variación del destino de la nave antes de principiado el viaje para el que se hubiere contratado.

2º Por la declaración de guerra entre los Estados Unidos de Colombia y la Nación á cuyo territorio estuviere destinada la nave.

3º Por la adquisición de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga; antes de comenzado el viaje ó durante una arribada.

4º Por la muerte ó despedida del Capitán antes de la salida de la nave.

5º Por la falta de convoy, cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de un buque de guerra.

6º Por cualquier enfermedad que lo inhabilite para prestar el servicio á que se hubiere comprometido.

7º Por el maltrato ó falta de alimentos convenientes.

La rescición en este caso podrá ser solicitada durante el viaje ante el Tribunal de Comercio en los puertos de la Unión, y en los extranjeros ante Cónsul colombiano, y en su defecto ante la autoridad local.

Art. 143. Se prohibe á los hombres de mar, so pena de perder sus salarios, demandar al Capitán durante el viaje, salvo el caso previsto en el número 7º del precedente artículo.

Art. 144. La tripulación no puede cargar mercaderías por su cuenta, sin consentimiento del naviero ó del que hubiere fletado la nave por entero, á no ser que la costumbre local se lo permita.

Art. 145. Los hombres de mar están obligados:

1º A cumplir su empeño, bajo responsabilidad de daños y perjuicios y de las penas que establecen las leyes y los reglamentos de marina, á menos que le sobrevenga justa causa para no hacerlo.

En consecuencia para pasar al servicio de otra nave, sin incurrir en las responsabilidades indicadas, deberá obtener permiso por escrito del naviero ó Capitán con quien se hubiere ajustado.

2º A embarcarse en el momento en que el Capitán los requiera á equipar y cargar la nave.

3º A obedecer sin contradicción al Capitán y á los oficiales en su caso, en todo lo concerniente al servicio de la nave.

4º A permanecer á bordo y no salir de la nave sin licencia del Capitán ó del que haga sus veces.

5º A defender la nave atacada por enemigos ó piratas, y auxiliar activamente al Capitán en todos los casos en que aquélla peligre.

6º A prestar las declaraciones que les exija el Capitán para justificar sus protestas.

7º A descargar la nave concluido el viaje; desarmarla y amarrarla en lugar seguro.

Art. 146 Las obligaciones recíprocas del naviero y gente de mar, principian en el momento de firmados sus contratos, y concluyen por el desarme de la nave.

Art. 147. Las obligaciones del hombre de mar se extinguen:

1º Por la expiración del tiempo del ajuste ó la consumación del viaje para el que fuere contratado.

2º Por su muerte.

3º Por su despedida del servicio.

4º Por la venta, apresamiento ó naufragio de la nave.

5º Por la variación del destino de la nave.

6º Por la revocación voluntaria ó forzada del viaje.

Art. 148. Aconteciendo la revocación del viaje por un hecho voluntario del naviero, antes que la nave haya zarpado del puerto, los hombres de mar ajustados por meses, percibirán por vía de indemnización una mesada de su respectivo salario y las dietas que ya hubieren devengado.

Ajustada la tripulación por un precio alzado, la mesada y dietas serán determinadas, dividiendo aquél por el número de días que aproximadamente se calcule debería durar el viaje. Este cálculo se hará por peritos.

Calculándose que la duración del viaje proyectado no debía pasar de un mes, la indemnización se reducirá al salario de quince días.

Las anticipaciones hechas á la tripulación serán deducidas del importe de la indemnización y dietas.

Art. 149. Siempre que la revocación ocurra después de principiado el viaje, los hombres de mar contratados por meses percibirán el salario devengado, más el correspondiente al tiempo que necesiten para llegar al puerto del destino de la nave, y los ajustados por viaje devengarán la cantidad alzada que hubieren estipulado.

A unos y otros se les proporcionará trasporte para el puerto de salida ó de descarga, á su elección.

Art. 150. Las disposiciones de los dos artículos precedentes serán aplicadas aun á los casos en que la revocación del viaje provenga de un hecho voluntario de los cargadores, salvo el derecho del naviero para reclamar de éstos la indemnización correspondiente.

Art. 151. Revocado el viaje antes de la salida de la nave, por justa causa independiente del naviero ó cargadores, los hombres de mar no tienen derecho á indemnización alguna, y sólo podrán reclamar el pago de los salarios devengados hasta el día de la revocación.

Art. 152. Son causas justas para la revocación del viaje:

1ª La declaración de guerra entre la República y la Nación á quien pertenezca el puerto de la descarga, y la interdicción de comercio con esa misma Nación.

2ª El bloqueo del puerto á que fuere destinada la nave ó la peste reinante en el mismo.

3ª La prohibición de importar al puerto á que se dirije la nave, mercaderías de la misma especie que las cargadas en ella.

4ª El embargo de la nave por orden del Presidente de la Unión, ó la detención por causa ajena de la voluntad del naviero, siempre que el embargo ó la detención pase de noventa días.

5ª Cualquiera avería de la nave que la inhabilite para navegar.

Art. 153. Ocurriendo despues de comenzado el viaje alguno de los casos propuestos en los tres primeros números del artículo anterior, los hombres de mar concertados por meses, percibirán en el puerto de la primera arribada los salarios que les correspondan, según el tiempo que hubieren servido, y los ajustes quedarán rescindidos.

Si los ajustes fueron hechos por una cantidad alzada, el monto del salario será fijado en la forma que prescribe el artículo 148, inciso 2º

Pero si la nave hubiere de continuar navegando, el Capitán y la tripulación podrán exijirse mutuamente el cumplimiento de sus ajustes.

Art. 154. En el caso previsto en el número 4º del artículo 152, se abonará á la tripulación contratada por meses, la mitad de sus salarios durante el embargo ó la detención; pero si aquél ó ésta durare más de noventa días, el ajuste quedará rescindido sin indemnización.

El contrato celebrado por una cantidad alzada, será también rescindido pasados los noventa días.

Art. 155. La tripulación no podrá exigir más que el pago de los salarios devengados, en el caso que enuncia el número 5º del artículo precitado.

Si la inhabilitación de la nave fuere causada por dolo ó culpa del Capitán ó piloto, la tripulación podrá demandar á éstos la indemnización que corresponda.

Art. 156. Variado el destino de la nave antes de su salida, y no conformándose los hombres de mar con la variación, el naviero les abonará los salarios correspondientes á los días trascurridos desde la fecha del respectivo ajuste, y una mesada por vía de indemnización.

Si aceptaren la variación, y la distancia y otras circunstancias dieren mérito á un salario ó retribución mayor, el aumento será fijado por peritos, toda vez que las partes no lo acordaren amigablemente.

La regla establecida en el inciso 1º se aplicará también al caso en que la variación provenga de un hecho de los cargadores, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan al naviero.

Art. 157. La prolongación del viaje á puertos más distantes de los designados, causada por un hecho voluntario del naviero ó de los cargadores, da derecho á los hombres de mar contratados por meses ó por una cantidad alzada, á un aumento de salario proporcionado al convenio en sus respectivos ajustes.

El acortamiento del viaje no priva á los hombres de mar de su derecho al íntegro pago de los salarios estipulados.

Art. 158. Los hombres de mar ajustados á la parte ó al flete no tienen derecho á reclamar dietas é indemnizaciones por la revocación, variación, retraso ó prolongación del viaje provenientes de un caso fortuito ó fuerza mayor.

Pero si tales sucesos fueren ocasionados por un hecho del naviero ó del Capitán, la gente de mar tendrá derecho á una indmenización á juicio de peritos.

Si ocurrieren por un hecho de los cargadores, los hombres de mar no tendrán otra acción que á la cuota proporcional que les corresponda, según sus ajustes, en la indemnización que aquéllos dieren al naviero.

Art. 159. Las reglas de este título son aplicables á las contratas

del Capitán, en cuanto no se opongan á las establecidas en el Capítulo II del Título anterior.

TÍTULO V.

DEL FLETAMENTO, DEL CONOCIMIENTO Y DE LOS PASAJEROS.

CAPÍTULO I.

DEL FLETAMENTO.

Sección I.—Definiciones y reglas.

Art 160. El fletamento es un contrato de trasporte, por el que el naviero, personalmente ó representado, arrienda á otro la nave equipada y armada, y se obliga á conducir en ella, á un lugar determinado, mercaderías ó personas mediante un precio convenido.

Llámase *fletante* la persona que da en arrendamiento la nave y promete el trasporte: *fletador*, el que carga la nave y paga el precio estipulado; y *flete* la cantidad con que el segundo retribuye el servicio que presta el primero.

Art. 161. La nave puede ser fletada total ó parcialmente.

El fletamento de toda la nave se celebra por un precio alzado por el viaje, cualquiera que sea su duración por tiempo determinado, ó por los meses ó días que durare la expedición.

El viaje comprende la ida, estada y vuelta siempre que las partes no acordaren otra cosa.

El fletamento total no comprende la Cámara del Capitán ni el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulación y custodia de los aparejos y vituallas.

Art. 162. El fletamento parcial es puro ó condicional.

Es puro cuando se trata por un precio alzado la conducción de cierta cantidad de mercaderías consideradas á bulto, por una parte determinada de la nave, por peso ó á tanto el quintal, ó por cabida ó á tanto la tonelada.

Art. 163. El fletamento es condicional cuando el fletante se obliga á trasportar las mercaderías del fletador, caso que dentro de un determinado plazo consiga completar la carga de la nave mediante el ajuste de otros fletamentos parciales.

Esta especie de fletamento se llama fletamento á *carga general;* y la condición se entiende cumplida desde que el fletante obtenga tres cuartas partes de la carga correspondiente á la capacidad de la nave.

Art. 164. Los fletamentos de naves extranjeras celebrados en los puertos de la Unión Colombiana, están sujetos á las disposiciones de este Código, aunque el Capitán sea también extranjero.

Ajustados fuera de la Unión, se sujetarán á las mismas disposiciones en todo lo concerniente á la descarga y á cualquier otro acto que deba ser realizado en el territorio colombiano.

Sección II.—De la capacidad para fletar la nave y de la póliza de fletamento.

Art. 165. Sólo el naviero puede celebrar el contrato de fletamento.

Art. 166. El Capitán podrá asumir el carácter de fletante en el caso previsto en el número 6.° del artículo 89; pero si fletare la nave en el lugar de la residencia del naviero ó de su consignatario, el fletamento será válido, siempre que el fletador haya procedido de buena fe.

Es también válido, aunque el Capitán lo ajuste en ausencia del naviero ó de su consignatario, contraviniendo á sus intrucciones.

En uno y otro caso, el Capitán será responsable de los daños y perjuicios que sufre el naviero.

Art. 167. Puede ser fletador cualquiera persona que tenga capacidad para contratar y obligarse.

Art. 168. El fletamento debe ser redactado por escrito, antes ó después de recibida la carga, y no podrá ser probado por testigos cuando el flete exceda de doscientos pesos.

La escritura en que se consignan las condiciones del contrato se llama *póliza* de *fletamento*, y puede ser pública, oficial ó privada.

Si la escritura fuere oficial ó privada, se extenderán tantos ejempares cuantos fueren los contratantes; y si alguno de éstos no supiere firmar, lo harán á su ruego dos testigos.

Art. 169. Las pólizas de fletamento extendidas con intervención de corredor, hacen fe en juicio, reconociendo aquél la autenticidad de las firmas, y que fueron puestas á su presencia por las mismas partes ó por los testigos á su ruego.

Discordando las pólizas presentadas por los contratantes, se dará fe á la que aparezca conforme con la que el corredor tenga en su registro.

Art. 170. Hacen también fe las pólizas privadas, toda vez que las partes reconozcan sus firmas.

Si las negaren, la existencia y condiciones del fletamento podrán ser justificadas con el conocimiento, las facturas, los libros y correspondencia de las partes, los recibos provisionales de la carga, la confesión de los interesados, el juramento decisorio, y con declaraciones de testigos ó presunciones, si el flete no llegare á doscientos pesos.

Art. 171. La escritura de fletamento debe expresar:

1º El nombre, apellido y domicilio del naviero, consignatario ó Capitán, si alguno de éstos fuere el que celebra el fletamento.

2º El nombre, apellido y domicilio del fletador, y obrando éste por comisión, el de la persona por cuya cuenta se ajuste el fletamento.

3º La clase, nombre, porte, pabellón y puerto de matrícula de la nave.

4º El puerto de carga y descarga.

5º La cabida, el número de toneladas, ó la cantidad de peso ó medida que las partes se obliguen respectivamente á cargar y portear.

6º El flete y lugar donde deba hacerse el pago y si está ajustado

por una cantidad alzada por el viaje, por un tanto al mes, ó por las cavidades que se hubieren de ocupar, ó por el peso ó la medida de las mercaderías en que consista el cargamento.

7º Si el fletamento es total ó parcial.

8º El número de días convenidos para la carga y descarga.

9º Las estadías y sobre-estadías acordadas para el caso que la carga ó la descarga no concluyan dentro de los días señalados al efecto, y la indemnización que debe pagarse por cada una de ellas.

10. El tanto que se haya de dar al Capitán por capa.

11. Todos los demás pactos en que convinieren las partes.

Art. 172. Declarándose en la póliza mayor porte del que efectivamente tenga la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento ó exigir reducción del flete.

En uno ú otro caso, el fletante deberá indemnizar al fletador los perjuicios que sufra, salvo que la diferencia entre el porte declarado y la verdadera cabida de la nave no exceda de una cuadragésima parte, ó que la designación aparezca conforme con el certificado de matrícula.

Excediendo la diferencia de una cuadragésima parte, ésta será tomada en cuenta para determinar el importe de la indemnización debida al fletador.

Art. 173. Si el porte declarado fuere menor que la cabida efectiva de la nave, fletada por entero en una cantidad alzada, el fletador no estará obligado á suministrar carga hasta concurrencia del porte declarado, ni el fletante podrá exigir aumento alguno de flete.

Pero si éste fuere ajustado en un tanto por tonelada, el fletador deberá abonar el precio correspondiente á todas las toneladas que ocupe.

Art. 174. Aunque en la póliza de un fletamento á carga general se haya designado con exactitud el porte de la nave, el fletante, comprometido á recibir mayor cantidad de mercaderías de la que aquélla puede conducir, deberá indemnizar á los fletadores que no carguen por falta de espacio.

Art. 175. Ocultándose en la póliza el verdadero pabellón de la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento, y el fletante deberá indemnizarlo de la confiscación, aumento de derechos y cualquiera otro perjuicio que le sobrevenga por la ocultación.

Art. 176. No designándose en la póliza el plazo para la carga y descarga, cada una de estas operaciones se hará en los puertos de la Unión dentro del término de quince días útiles y consecutivos, desde que el Capitán haya prevenido al fletador ó á su consignatario, que está dispuesto á cargar ó á descargar.

En el mismo caso, la carga de las naves del cabotaje menor se hará en tres días útiles y consecutivos, que se contarán desde la fecha del contrato, y la descarga dentro del mismo plazo contado desde el arribo de la nave.

En los puertos extranjeros se hará la carga y la descarga, en defecto de convenio, en el término que designen los usos locales.

Art. 177. Omitida en la póliza la designación de las estadías ó

sobre-estadías, la duración de unas y otras se arreglará á los usos locales.

Sección III.—De los derechos y obligaciones del fletante.

Art. 178. El fletante está principalmente obligado, bajo de res - ponsabilidad de daños y perjuicios, á poner la nave pertrechada y aprovisionada á disposición del fletador, á mantenerlo en el libre goce de ella en el modo y durante el tiempo convenido, y á firmarle conocimientos de la carga.

Art. 179. Salvo los casos previstos en los artículos 189 y 211, el fletante no podrá verificar el trasporte en otra nave que la designada en la póliza del fletamento.

Art. 180. El fletante es responsable á los fletadores de daños y perjuicios, si por su culpa sufre retardo la nave en su salida, durante el viaje ó en el puerto de descarga.

Hay retardo en la salida, cuando la nave no emprende el viaje en la época y plazos qne determinan los artículos 187 á 189.

Sinembargo, el fletador no podrá reclamar los perjuicios que le sobrevengan por el retraso voluntario de la salida de la nave, si no hubiere requerido al fletante por medio de una protesta conminatoria para que emprenda el viaje.

Art. 181. Aunque el fletador por entero no ponga á bordo toda la carga correspondiente á la cabidad de la nave, el fletante no podrá embarcar sin consentimiento de aquél otras mercaderías para completarla.

Si lo consintiere, el flete de las mercaderías complementarias, sea cual fuere, pertenecerá exclusivamente al fletador.

Art. 182. Si el cargador prohibiere al fletante completar la carga, éste podrá obligarlo á embarcar una cantidad de mercaderías suficiente para responder del flete.

Art. 183. Autorizado para completar la carga, el fletante no podrá contratar mercaderías por un flete más bajo que el señalado por el fletador; y si lo hiciere, responderá á éste de la diferencia.

Art. 184. Antes de hacerse á la vela, el fletante podrá desembarcar las mercaderías introducidas á la nave sin su consentimiento, ó trasportarlas por el flete más alto que haya obtenido en aquel viaje, siempre que pueda colocarlas bajo de escotilla y en buena estiva, sin perjuicio de los fletadores.

El desembarque se hará, previo aviso al propietario y á costa del mismo.

Art. 185. Si durante el viaje, el fletante conociere la introducción clandestina de tales mercaderías, será obligado á conservarlas en la nave; pero entonces, fuera de exigir por ellas el más alto flete, podrá depositarlas en mano de una persona abonada en el primer puerto de arribada, dando oportuno aviso al propietario.

Aunque las mercaderías clandestinamente introducidas no sobrecarguen la nave, el fletante deberá verificar el depósito, siempre que el fletamento sea por entero, y que el trasporte de ellas pueda perjudicar los intereses del fletador.

Art. 186. Fletada la nave por entero, el fletante deberá hacerse á la vela en la época que determina el número 11 del artículo 90.

Aun en el caso de no estar completa la carga, el fletante deberá emprender el viaje á requerimiento del fletador, siempre que éste haya embarcado una cantidad de mercaderías suficiente para asegurar el flete.

Art. 187. En los fletamentos parciales, el fletante está obligado á emprender el viaje ocho días después que tenga á bordo las tres cuartas partes de la carga correspondiente á la cavidad de la nave.

Art. 188. Toda vez que, después de embarcada parte de la carga, el fletante no complete las tres cuartas partes de la que corresponda á la cabida de la nave, podrá subrogar otra visitada y declarada apta para el viaje, siendo de su cuenta los gastos de trasbordo y el aumento de flete, si lo hubiere.

No haciendo la subrogación, el fletante emprenderá el viaje con la carga que tenga á bordo dentro de treinta días contados desde el en que hubiere comenzado á cargar.

El fletante no podrá hacer la subrogación sin el consentimiento de los cargadores en el caso de un fletamento por entero, ni en el de un fletamento parcial si hubiere reunido las dos terceras partes de la carga correspondiente al porte de la nave.

Art. 189. Recibida una parte de las mercaderías contratadas á carga general, el fletante no podrá rehusarse á embarcar las demás que se le ofrezcan á precios y condiciones iguales á las concertadas por las ya recibidas, á no ser que encuentre otras mercaderías que le ofrezcan mayores ventajas.

Negándose á aceptar el ofrecimiento y á continuar la carga, el fletante no podrá hacer la subrogación que le permite el anterior artículo, aunque no haya completado las tres cuartas partes, y será obligado á darse á la vela con la que tenga en la nave.

Art. 190. Vencido el plazo acordado para cargar ó descargar la nave y el de las estadías ó sobre-estadías, sin que el fletador haya realizado alguna de estas operaciones, el fletante podrá reclamar la indemnización estipulada, ó en su defecto el pago de perjuicios regulados por peritos.

Si la demora resultare de que el fletador no puso la carga al costado de la nave, el fletante podrá además rescindir el fletamento, exigiendo la mitad del flete convenido.

Consistiendo la demora en no recibir la carga, el fletante procederá en los términos que prescribe el número 5º del artículo 99.

Art. 191. Cuando el fletador hubiere embarcado sólo una parte de la carga durante el plazo estipulado, y las estadías ó sobre-estadías, el fletante tendrá los mismos derechos que se le conceden en los dos primeros incisos del artículo precedente.

Art. 192. El fletante que, contratado para tomar carga en otro puerto que el del fletamento, no la recibiere del consignatario dentro del tiempo designado, deberá dar aviso al fletador y esperar sus instrucciones; y entre tanto correrán las estadías y sobre-estadías que establezca el contrato ó el uso local.

Art. 193. No recibiendo instrucciones en un término prudencial, el fletante diligenciará un nuevo fletamento; y no obteniéndolo, ú obteniendo uno parcial, después de vencido el término de las estadías ó sobre-estadías, formalizará su protesta y regresará al puerto de salida.

El fletador pagará en el primer caso el flete estipulado, y en el segundo la diferencia entre aquél y el que hubiere devengado la nave.

Art. 194. Luego que la nave llegue al puerto de su destino, el Capitán hará entrega de la carga en los términos que previenen los números 3º, 4º, 5º y 6º del artículo 99.

Art. 195. Si en el caso previsto en el número 3º del artículo precitado, el fletante descargare las mercaderías sin contarlas, pesarlas ó medirlas, el fletador ó su consignatario podrá establecer la identidad, el número, peso y medida de ellas aun por declaración de las personas que le hubieren servido en la descarga.

Art. 196. Si los bultos de mercaderías ofrecieren señales exteriores de faltas ó averías, el Capitán, el consignatario y cualquier otro interesado podrá solicitar un reconocimiento judicial y el justiprecio de las faltas ó averías, antes de verificar la descarga.

Esta diligencia no obstará á los medios de defensa del Capitán, aun cuando sea solicitada por él.

Art. 197. Si las mercaderías fueren entregadas sin previo examen, ó bajo de protesta, de un recibo ó conocimiento cancelado que indique la falta ó avería, el consignatario podrá pedir su reconocimiento judicial dentro de cuarenta y ocho horas contadas desde la entrega total ó parcial.

Vencido el plazo indicado, no se admitirá ninguna reclamación por faltas ó averías.

Art. 198. No habiendo en los bultos señales exteriores de faltas ó averías, el reconocimiento judicial podrá hacerse válidamente, aun hallándose las mercaderías en poder del consignatario, con tal que se verifique dentro de sesenta y dos horas contadas desde la entrega, y previa justificación de su identidad.

Sección IV.—De los derechos y obligaciones del fletador.

Art. 199. El fletador de la nave puede subfletarla total ó parcialmente sin consentimiento del fletante, pero á cargo de quedar siempre responsable á éste del cumplimiento del contrato.

Aunque el fletamento sea hecho por una cantidad fija, corresponderá al subfletante cualquiera ventaja que obtenga en el subfletamiento.

Art. 200. La venta de una nave fletada no extingue el derecho adquirido por el fletador; y el nuevo propietario estará obligado á respetar y cumplir el fletamento celebrado por su autor, salvo su derecho para reclamar de éste la indemnización de los daños y perjuicios que se le siguieren.

Art. 201. Las principales obligaciones del fletador consisten en cargar y descargar la nave en el tiempo convenido, y pagar el flete estipulado.

Art. 202. La carga y descarga de la nave se hará en el plazo principal que designe la póliza, ó en el suplementario de las estadías ó sobre-estadías, si las hubiere.

Art. 203. No limitándose el fletamento á un número fijo de toneladas, el fletador podrá cargar toda la nave, estando vacía, ó la parte que estuviere libre al tiempo del contrato.

Art. 204. Siendo insuficiente el porte de la nave parcialmente fletada para recibir toda la carga contratada, los fletadores serán preferidos según la prioridad de sus contratos; y si éstos fueren de una misma fecha, cargarán á prorata de las cantidades de peso ó cabida que cada uno hubiere contratado.

En ambos casos, el fletante indemnizará á los fletadores los perjuicios que les cause la falta de cumplimiento ó el cumplimiento imperfecto de sus respectivos contratos.

El fletador que hubiere cargado primero la nave, quedará en posesión de la parte que hubiere ocupado, sea cual fuere la fecha de su fletamento.

Art. 205. El fletador que no embarque la totalidad de la carga contratada, pagará el flete de la parte que deje de cargar, á no ser que el fletante hubiere tomado, con autorización de aquél, otra carga para completar la que corresponda á la cabida de la nave.

Art. 206. Si el fletador cargare mayor cantidad de mercaderías que la convenida, pagará por el exceso el mismo flete que hubiere estipulado en la póliza de fletamento.

Art. 207. El fletador no puede cargar mercaderías de ilícito comercio, ni otras que las designadas ó manifestadas al fletante, y si las cargare, serán de su cuenta todos los daños y perjuicios que sobrevengan á la nave, y á los cofletadores.

Cargando mercaderías prohibidas á sabiendas del fletante, éste y el fletador responderán definitiva y solidariamente de los perjuicios que sufran la nave y los demás cargadores, aunque entre sí hubieren pactado lo contrario.

Art. 208. Si por hecho del cargador ó de su consignatario, la nave fletada para un viaje de ida y vuelta, regresare sin carga, se deberá al fletante todo el flete estipulado y una indemnización por la demora.

Art. 209. Cuando el Capitán se viere precisado á arribar para hacer reparaciones urgentes en el casco, aparejos ó pertrechos de la nave, los fletadores deberán esperar treinta días sin indemnización, á menos que prefieran descargar sus mercaderías.

Si las descargaren dentro del plazo indicado, pagarán íntegramente el flete convenido, pero si lo hicieren después de vencido, sólo abonarán lo que corresponda en proporción del camino andado.

Estando fletada la nave por meses, el fletador no deberá flete alguno durante el tiempo de la reparación, ni un aumento de flete si estuviere ajustada por viaje.

Art. 210. Si la nave no pudiere ser útilmente reparada, el Capitán deberá fletar otra por su cuenta, y verificar en ella el trasporte, sin derecho á un aumento de flete.

En este caso, será de su obligación acompañar la carga hasta entregarla en el lugar de su destino.

No encontrándose otra nave en los puertos que estén á treinta leguas de distancia, el Capitán depositará la carga por cuenta de los fletadores, dándoles el aviso correspondiente, y exigirá el flete sin otra indemnización en proporción á la distancia, que la que hubiere porteado.

Art. 211. Siempre que por malicia ó negligencia del Capitán no se proporcionare nave que trasporte el cargamento, los fletadores podrán buscarla y fletarla por cuenta y bajo la responsabilidad del fletante, después de haber hecho al Capitán dos interpelaciones judiciales dentro de los últimos quince días del plazo que señala el artículo 209.

El fletamento celebrado por los cargadores se llevará á efecto, á pesar de la oposición del Capitán.

Art. 212. Justificando los cargadores que la nave no se hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no estarán obligados á pagar flete alguno, y podrán reclamar del fletante los daños y perjuicios que hubieren sufrido.

La prueba es admisible no obstante la acta de visita de que trata el número 3.° del artículo 90.

Art. 213. Antes ó después de haber embarcado toda la carga ó parte de ella, el fletador podrá desistir del fletamento, sea total ó parcial, pagando la mitad del flete convenido.

En el segundo caso pagará también los gastos de descarga y los perjuicios que cause esta operación.

Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento de fletamento ó viaje redondo.

Si el fletamento fuere ajustado por meses, el falso flete que debe pagar el fletador será el correspondiente á la mitad de la duración probable del viaje, calculada por peritos.

Art. 214. Cualquiera de los fletadores á carga general podrá retirar de la nave las mercaderías que hubiere embarcado, haciendo los abonos enunciados en el artículo precedente; pero en este caso los demás cargadores podrán oponerse á la descarga proyectada, tomando por su cuenta, á precios de factura, las mercaderías cargadas.

El propietario de ellas estará obligado á dejárselas.

Art. 215. El fletador que voluntariamente, y fuera de los casos de fuerza insuperable, descargare sus mercaderías antes de llegar al puerto del destino de la nave, pagará íntegramente el flete convenido y los gastos de la arribada hecha con tal objeto.

Art. 216. En los fletamentos por meses ó por días, el flete corre desde el día en que comienza la carga hasta el en que concluye la descarga en el puerto de la consignación.

Para el efecto de fijar el importe de los fletes, el mes principiado se tendrá por concluido.

Art. 217. Fletada la nave por un tiempo determinado, el flete corre desde el día del contrato.

Art. 218. Si el fletamento fuere ajustado por una cantidad al

zada, por peso ó por cabida, correrá el flete desde que se hayan cargado las mercaderías.

En el fletamento por peso, el flete se calculará sobre el peso en bruto; y en defecto de un convenio especial, se entenderá que las partes se han referido al sistema usado en el lugar de la carga.

Art. 219. Se deben fletes:

1º Por las mercaderías que el Capitán vende durante el viaje para subvenir á las necesidades urgentes de la nave.

2º Por las mercaderías deterioradas ó disminuidas por caso fortuito, vicio propio de las mismas, mala calidad ó condición de los envases.

3º Por las que fueren deliberadamente arrojadas á la mar para salvar la nave y el cargamento, á condición de contribuir á la avería común.

4º Por el aumento de peso ó volumen de las mercaderías cargadas.

Art. 220. No se debe flete por las mercaderías perdidas en naufragio ó varamiento, robadas por piratas, ó violentamente tomadas por enemigos.

En todos estos casos, el fletador tiene derecho para exigir la restitución de la parte del flete que hubiere anticipado.

Art. 221. Salvadas ó rescatadas las mercaderías, el fletador pagará el flete que hubieren devengado hasta el lugar del naufragio ó apresamiento.

Si reparada la nave fueren conducidas en ella hasta el puerto de su destino las mercaderías salvadas, el fletador abonará el flete íntegro, sin perjuicio de lo que se resuelva sobre la avería.

Art. 222. Tampoco se debe flete alguno por las mercaderías que, haciendo parte de la carga, fueren salvadas en la mar ó en la costa sin la cooperación del Capitán ó tripulación.

Art. 223. El flete es debido y exigible desde el momento en que se ponen á disposición del consignatario las mercaderías porteadas.

Art. 224. El fletante no está obligado á recibir en pago del flete mercaderías sanas ó averiadas; pero los cargadores podrán abandonarle por el flete los líquidos cuyas vasijas hubieren perdido más de la mitad de su contenido.

Art. 225. El fletante no soporta diminución alguna en los fletes devengados con arreglo á la póliza, fuera de los casos expresados por la ley.

Art. 226. El Capitán no puede retener á bordo la carga para asegurar el pago del flete; pero podrá solicitar el depósito de ella hasta que se le abone.

Art. 227. La capa será pagada al Capitán en la misma proporción que los fletes, y con las modificaciones á que éstos se hallan sujetos según los casos.

Art. 228. El cargamento está afecto privilegiadamente al pago de los fletes, capa é indemnizaciones que deban los cargadores en razón del fletamento.

El privilegio dura treinta días contados desde la conclusión de la

descarga; y el fletante podrá solicitar dentro de ellos la venta judicial de las mercaderías que basten para cubrir los créditos enunciados, aun cuando el consignatario se haya constituido en quiebra.

Las mercaderías que pendiente aquel plazo pasaren á tercera mano por un título legal, quedan libres de toda responsabilidad por el mero trascurso de los ocho días siguientes á la entrega de ellas.

Vencidos los treinta días, los créditos del fletante se considerarán como créditos comunes.

Sección V.—De la rescisión del fletamento.

Art. 229. Fuera de los casos de rescisión anteriormente previstos, el fletamento, sea total ó parcial, se rescinde sin indemnización, antes de principiado el viaje, por las siguientes causas:

1ª La prohibición de exportar del lugar de la carga ó de importar al de la descarga, el todo ó parte de las mercaderías comprendidas en una misma póliza, á no ser que el fletador quiera cargar otras mercaderías permitidas.

2ª La interdicción de comercio, declaración de guerra entre la Unión Colombiana y la Nación á que estuviere destinada la nave, y el bloqueo del puerto de la descarga.

3ª Cualquiera otro caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el viaje.

Si el caso fortuito fuere imputable á culpa de alguna de las partes, habrá lugar á la rescisión con indemnización de daños y perjuicios.

Art. 230. Rescindido el fletamento por algunas de las causas expresadas, después que la nave se hallare cargada, el fletador soportará todos los costos de la descarga, y el fletante los salarios y gastos de la tripulación, sin perjuicio del derecho que éste hubiere adquirido al pago de estadías, sobre-estadías y avería común por daño ocurrido antes de la rescisión.

Art. 231. Suspendida temporalmente la salida de la nave por cerramiento del puerto, embargo por orden superior, ó por cualquiera otro acontecimiento de fuerza mayor, subsistirá el fletamento sin derecho á indemnización; y los gastos de manutención y salario de la tripulación serán pagados como avería común.

En el caso propuesto, el fletador podrá descargar y volver á cargar sus mercaderías; y si después de haber cesado la causa que suspendió la salida de la nave se cargare dentro del plazo acordado al efecto, será obligado á pagar estadías.

Art. 232. Sobreviniendo durante el viaje alguno de los sucesos expresados en los números 1.° y 2.° del artículo 229, seguirá las instrucciones que para tales casos hubiere recibido del fletador; y si obrando de acuerdo con ellas arribare al puerto que se le hubiere designado ó regresare al de partida, cobrará sólo el flete de ida, aun cuando la nave estuviere fletada por viaje redondo.

Art. 233. Careciendo de instrucciones en los casos referidos, el Capitán deberá continuar el viaje al puerto de la descarga á menos

que éste pertenezca á la Nación que estuviere en guerra con la Unión Colombiana.

En el supuesto contrario, el Capitán procederá en la forma que determina el número 15 del artículo 97, é inmediatamente dará cuenta al fletador.

No recibiendo instrucciones dentro de un plazo razonable, á juicio del Tribunal de Comercio ó de la justicia ordinaria del puerto de arribada, el Capitán pedirá el depósito de la carga, el pago de flete sólo de ida y la venta de las mercaderías que basten para cubrirlo.

Los gastos hechos y los salarios devengados durante la detención de la nave, serán reputados avería común y pagados como tal; pero los costos de la descarga, depósito y venta serán de la exclusiva cuenta del fletador.

Art. 234. Si la nave volviere al puerto de salida por tiempo contrario, temor de piratas ó de enemigos y los cargadores convinieren en su total descarga, el fletante no podrá rehusarla, pagándole por entero el flete correspondiente al viaje de ida, aunque la nave se halle fletada por viaje redondo.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, los cargadores pagarán el flete que corresponda al número de meses que debiera durar el viaje de ida, calculado por peritos.

Art. 235. Los fletadores podrán también descargar totalmente la nave y concluir el viaje, si ella arribare á un puerto distinto del de la expedición, por alguna de las causas indicadas en el inciso 1.° del precedente artículo.

En tal caso los fletadores deberán pagar el flete íntegro, por el viaje de ida, si el puerto de arribada estuviere á más de la mitad de la distancia que mide entre el de la expedición y el del destino de la nave, y sólo la mitad, si la distancia fuere menor.

Art. 236. Arribando la nave á un puerto distinto del de su destino por falta de víveres, proveniente de no haber sido bien aprovisionada, ó por averías que procedan de la impericia del Capitán, los cargadores tendrán derecho para rescindir el contrato y solicitar indemnización de los daños que les sobrevengan.

Art. 237. Si la nave fuere detenida durante su viaje por orden de alguna potencia extranjera, subsistirá el fletamento; pero no se deberá flete alguno por el tiempo de la detención, si el fletamento estuviere ajustado por meses, ni aumento de flete si lo fuere por viaje.

La cesación del flete en el primero de los casos indicados, se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 224.

CAPÍTULO II.

DEL CONOCIMIENTO.

Art. 238. Llámase *conocimiento ó póliza de carga*, la escritura privada en que el Capitán y el cargador reconocen el hecho del embarque de las mercaderías y expresan las condiciones del trasporte convenido.

Art. 239. El conocimiento debe contener:

1º El nombre, matrícula y porte de la nave.

2º El nombre, apellido y domicilio del Capitán.
3º Los nombres y apellidos del cargador y consignatario.
4º La calidad, cantidad, número y marca de los bultos.
5º El puerto de la carga y el de la descarga
6º El flete y capa contratada.
7º La fecha y las firmas del Capitán y cargador.

Art. 240. El conocimiento será extendido al ménos en cuatro originales de un mismo tenor y fecha: uno para el cargador, otro para el consignatario, otro para el Capitán y otro para el naviero.

Cada conocimiento llevará la indicación del número que le corresponda en el orden de los ejemplares que se hubieren firmado.

El Capitán firmará además tantos cuantos exija el cargador.

Art. 241. El cargador presentará al Capitán los conocimientos dentro de veinticuatro horas de concluida la carga de sus mercaderías; y ambos deberán firmarlos en el mismo término, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, aun cuando no se hubiere extendido póliza de fletamento.

El ejemplar destinado al cargador será escrito por el Capitán ó llenado por él siendo impreso.

Art. 242. Si el Capitán ó alguno de sus parientes dentro del grado prohibido para la testificación fuere cargador, los conocimientos serán firmados por los dos principales oficiales de la nave.

Art. 243. Los conocimientos pueden ser extendidos á la orden, al portador ó á favor de una persona determinada.

En el primer caso, los derechos del fletador sobre la carga se trasmiten por endoso, ejecutado con arreglo á las prescripciones relativas á las letras de cambio; en el segundo, por la mera tradición del conocimiento; y en el tercero, por cesión notificada al Capitán, conforme á la diligencia civil común.

El fletante puede oponer al cesionario todas las excepciones derivadas del fletamento, que podría hacer valer contra el cedente.

Art. 244. El Capitán que reciba carga sin reconocerla previamente, podrá indicar en los conocimientos, con cualquiera de las frases usadas en el comercio marítimo, que la especie, peso, número ó medida de las mercaderías, le son desconocidos, salvo que los cargadores se ofrezcan á verificar esas calidades á presencia del Capitán y á su costa.

A pesar de tal indicación, el Capitán es responsable tanto del número de toneladas, cajas, fardos, balas y cualesquiera otros bultos, cuanto de la calidad interior de las mercaderías que éstos contengan, siempre que durante el viaje hubieren sido abiertos sin necesidad.

Art. 245. Los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignación, sin restituir al Capitán todos los conocimientos que les hubiere entregado.

Si el Capitán consintiere el desembarque ó el cambio de la consignación sin haber retirado los conocimientos, será responsable de la carga al portador legítimo de ellos.

Art. 246. Siempre que los cargadores no puedan devolver los conocimientos, deberán otorgar fianzas á satisfacción del Capitán por

el íntegro valor de la carga; y no otorgándola, aquél no podrá ser compelido á entregar las mercaderías, ni á firmar nuevos conocimientos para distinta consignación.

Art. 247. Falleciendo el Capitán ó cesando en su oficio antes de hacerse á la vela, los cargadores exigirán al sucesor la revalidación de los conocimientos; y no haciéndolo, éste responderá solamente de la carga existente á bordo cuando entró á ejercer su empleo.

El Capitán que revalide los conocimientos de su antecesor, sin previo examen de su conformidad con la carga, responderá á las faltas que ulteriormente se notaren.

Si para la revalidación el Capitán exigiere el reconocimiento de la carga, los costos de esta diligencia serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de su derecho para cobrarlos del Capitán cesante, si éste dejó de serlo por haber dado motivo para su remoción.

Art. 248. Antes de principiada la descarga, el portador de un conocimiento á la orden deberá presentarlo al Capitán para que se le entreguen directamente las mercaderías; y omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos de almacenaje y comisión de depósito, si el Capitán lo hubiere solicitado.

Art. 249. El portador de un conocimiento no responde del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la póliza del contrato, á menos que el conocimiento lleve la cláusula *según la póliza* de fletamento ú otra equivalente.

Art. 250. El consignatario devolverá al Capitán los conocimientos al tiempo de recibir la carga, y en uno de los ejemplares pondrá el recibo correspondiente.

Siendo moroso en la entrega del conocimiento con recibo, el consignatario responderá al Capitán de los daños y perjuicios que le ocasione la dilación.

No incurre en mora el consignatario que retarda la entrega del recibo hasta el resultado del reconocimiento de sus mercaderías.

Art. 251. Se prohibe al Capitán hacer entrega de la carga, toda vez que concurran á exigirla varios portadores de conocimientos relativos á unas mismas mercaderías.

Art. 252. Llegado el caso previsto en el anterior artículo, el Capitán pondrá la carga á disposición del Tribunal de Comercio para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga á éstos y resuelva acerca de la propiedad y entrega de las mercaderías.

Los interesados y el depositario deberán solicitar la venta de las mercaderías que, por su naturaleza ó por su estado, se hallen expuestas á sufrir algún deterioro.

El producto de la venta, deducidos los costos y comisiones de depósito, será judicialmente consignado.

Art. 253. Los conocimientos redactados y firmados en la forma indicada hacen fe entre las partes interesadas en la carga, y entre éstas y los aseguradores, salva la prueba de fraude ó colusión.

Art. 254. Hallándose disconformes los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contenido del presentado por el Capitán, si estuviere escrito en su totalidad ó llenado de mano del mis-

mo cargador ó del dependiente encargado de la expedición de su tráfico; ó al contexto del exhibido por el cargador, siendo escrito ó llenado por el Capitán.

Si los conocimientos presentados tuvieren respectivamente la enunciada calidad prelativa, se estará al resultado de las demás pruebas que rindan las partes.

Art. 255. En defecto de póliza del fletamento, se entiende que éste ha sido ajustado en los términos y con las condiciones que expresan los conocimientos.

Las dudas que ofrezca la póliza de fletamento serán resueltas por los conocimientos.

Art. 256. El conocimiento cancela los recibos provisionales de fecha anterior que el Capitán y sus subalternos hubieren dado al cargador.

Art. 257. No se admitirá al Capitán la excepción de que firmó los conocimientos en confianza y bajo la promesa de que se le entregaría la carga designada en ellos.

Art. 258. Las demandas entre en el Capitán y el cargador que se refieran á la carga, serán necesariamente apoyadas en el conocimiento; y sin la exhibición de éste no se les dará curso.

CAPITULO III.

DE LOS PASAJEROS.

Art. 259. En defecto de convenio entre el Capitán y el pasajero, el precio del trasporte será fijado por el Tribunal de Comercio, oyendo previamente el dictamen de los peritos si lo creyere necesario.

Art. 260. A menos de expresarse lo contrario, el pasajero debe ser alimentado por el naviero en las embarcaciones mayores, ó sea de diez ó más toneladas. En las menores se entenderá que el pasajero debe procurarse alimentos, si otra cosa no se estipulare.

Siempre que la alimentación corra por cuenta del naviero, se entiende que debe proporcionarla al pasajero tan buena como la que se dé al Capitán.

Art. 261. Si un pasajero se embarcase clandestinamente, el Capitán podrá usar del derecho que le confieren los artículos 184 y 185, con las modificaciones que reclama el trasporte de personas.

Art. 262. Sea en el puerto de salida, sea en el de escala ó en el de arribada, el pasajero deberá embarcarse el día y á la hora que señale el Capitán; y si por su culpa partiere la nave sin él, deberá pagar íntegramente el pasaje convenido.

Art. 263. Hallándose la nave pronta para darse á la vela, los pasajeros no podrán bajar á tierra sin permiso del Capitán, bajo la responsabilidad que impone el precedente artículo.

Art. 264. El pasajero no puede ceder á otro sin consentimiento del Capitán, su derecho á ser trasportado.

Art. 265. Si el pasajero desistiere voluntariamente del viaje antes que la nave se haya hecho á la vela, pagará al Capitán la mi-

tad del pasaje estipulado; pero ocurriendo el desistimiento durante la navegación, lo abonará íntegramente.

Art. 266. El contrato se rescinde, sin indemnización, por la suspensión del viaje antes de la salida de la nave, siempre que tal suceso fuere causado por fuerza mayor ó un caso fortuito, que no traiga su origen de culpa del Capitán.

Suspendido ó interrumpido el viaje después de principiado, el Capitán cobrará solamente el pasaje que corresponda á la distancia andada, si ésta fuere de alguna utilidad al pasajero.

Art. 267. Si en el caso propuesto en el artículo 209, el pasajero resolviere esperar la reparación de la nave, no estará obligado á aumentar el pasaje estipulado; pero durante la demora deberá cuidar de su propia manutención, ó entenderse á este respecto con el Capitán.

En ese mismo caso, el pasajero podrá continuar su viaje en otra nave, abonando el pasaje á prorata de la parte del viaje, que hubiere realizado.

Art. 268. Se prohibe al Capitán arribar ó detenerse en parte alguna á solicitud ó en el interés de los pasajeros.

Con todo eso, si un pasajero fuere atacado de una enfermedad contagiosa, deberá desembarcarlo en un lugar habitado, aun contra la voluntad de aquél.

Art. 269. Consumidas ó inutilizadas las provisiones de los pasajeros, por cualquier motivo que sea, cuando ellos proveen á su manutención, el Capitán deberá proporcionarles los víveres necesarios á un precio razonable.

Art. 270. La obligación de pagar el pasaje está subordinada al evento del arribo de la nave al puerto de su destino.

Art. 271. Muriendo el pasajero antes de principiado el viaje, sus herederos deberán pagar solamente los costos y anticipados de manutención, si estuvieren comprendidos en el precio de trasporte, y si no pudieren utilizarse de otro modo por el naviero.

Pero si la muerte acaeciere durante el viaje, serán obligados á abonar el pasaje íntegramente.

Art. 272. No se debe aumento alguno de pasaje por las personas nacidas durante la navegación.

Art. 373. El pasajero se reputa cargador de los objetos que lleva en la nave; y gozará de los derechos de tal, siempre que los ponga al cuidado y guarda del Capitán.

Pero si el pasajero los mantuviere bajo su propia custodia, el Capitán no será responsable de la pérdida ó daños que sufran, sino en el caso de que procedan de su propio hecho ó del hecho de la tripulación.

Art. 274. Los objetos que el pasajero introduce en la nave están afectos privilegiadamente al pago del pasaje y de los gastos que hubiere causado durante el viaje.

Art. 275. Fuera de la obligación que el artículo 80 impone á los pasajeros, éstos tienen la de prestar asistencia al Capitán en todos los casos urgentes que la reclame para la salvación de la nave.

Art. 276. Para el cumplimiento de las obligaciones que respecto de los pasajeros tiene el naviero, ellos pueden ejercitar su acción contra el Capitán, representante de aquél, una vez que la nave ha salido del puerto de la expedición, y en todo caso en que el naviero ó su consignatario no se halle presente.

TÍTULO VI.

DE LOS RIESGOS Y DAÑOS DEL TRASPORTE MARÍTIMO.

CAPÍTULO I.

DE LAS AVERÍAS EN GENERAL.

Sección I.—Definiciones y reglas.

Art. 277. Son averías en la acepción legal de esta palabra:

1ª Todos los daños que sufre la nave cargada ó en lastre, antes de darse á la vela, durante el viaje ó después de fondeada en el puerto de su destino; los que reciben las mercaderías desde su embarque en lanchas ú otros buques menores, en el lugar de la expedición hasta su desembarque en el de la consignación.

2ª Todos los gastos extraordinarios é imprevistos ejecutados durante el viaje para la conservación de la nave, de la carga ó de ambas á la vez.

Art. 278. No son averías en los casos ordinarios:

1º Los pilotajes de costas y puertos.

2º Los gastos de lanchas y remolques.

3º Los derechos llamados de puerto.

4º Los gastos de alijo de la nave, que por falta de agua no puede hacerse á la vela ó entrar al puerto de su destino con toda su carga.

5º En general, todos los gastos ordinarios de la navegación.

Todos los gastos enunciados son de la exclusiva cuenta del naviero, á menos que en la póliza de fletamento ó conocimientos se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 279. A falta de convenciones especiales, la responsabilidad, liquidación y pago de las averías serán determinadas en conformidad con las disposiciones de este título.

Art. 280. En el arreglo de las averías fuera del territorio de la Unión, se observarán las leyes y usos del lugar donde se verifique.

La avería es gruesa ó *común*, simple ó particular.

Sección II.—De la avería común, de la resolución de la avería y de la echazón.

Art. 281. Son avería común, no sólo los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas y antes ó después de emprendido el viaje, se causan conjunta ó separadamente á la nave y su carga para salvarlas de un inminente riesgo de mar, sino también los daños sobrevinientes por consecuencia directa é inevitable del sacrificio, y los

gastos imprevistos ejecutados en beneficio común, en las épocas y forma indicadas.

Art. 282. Corresponden á la clase de averías comunes:

1º Las cosas entregadas á los enemigos ó piratas por composición y á título de rescate de la nave, del cargamento ó de ambas cosas á la vez.

2º Los sueldos y gastos de los rehenes, durante su detención, hasta su regreso á la nave ó á su domicilio.

3º Los gastos hechos para reclamar conjuntamente la libertad de la nave y carga capturadas, y los costos de residencia del Capitán, oficiales y tripulación durante la detención, inclusos los sueldos y manutención.

4º Los daños que recibe la nave ó el cargamento, defendiéndose contra los enemigos ó piratas, la pérdida de municiones de guerra consumidas en el combate, y las recompensas prometidas ó dadas á los hombres de mar para estimular su valor.

5º Los gastos de curación, manutención y asistencia de los hombres de mar y pasajeros, heridos, mutilados ó estropeados en defensa de la nave ó en el servicio de la maniobra durante el combate, y los sueldos que los primeros devenguen hasta su completo restablecimiento.

6º Los salarios, manutención y rescate del hombre de mar preso ó detenido, hallándose ocupado en tierra ó en la mar en servicio de la nave.

7º Los salarios ó manutención de los hombres de mar, mientras la nave espera un convoy ó permanece en un puerto neutral, por temor fundado de enemigos ó piratas, ó por hallarse bloqueado el puerto del de su destino.

8º Las cosas pertenecientes á la nave, cargamento ó tripulación, arrojadas á la mar para alijar aquélla, y el daño que cause la echazón á las que quedaren á bordo.

9º La cortadura ó inutilización deliberada de los masteleros, vergas, cables, amarras, velas, y de cualquiera otro objeto accesorio á la nave.

10. El abandono voluntario de las anclas, botes, lanchas y demás aparejos para salvar la nave de un abordaje ó de cualquier otro riesgo de mar.

11. Los daños causados por el forzamiento de velas para preservar la nave ó la carga de un peligro inminente.

12. El daño intencionalmente causado á la nave para extinguir un incendio ó facilitar el desagüe, la echazón, el alijo ó la estracción de la carga, y el ocasionado por consecuencia de estas operaciones.

13. Los gastos de alije ó trasporte de una parte de la carga, con el designio de tomar un puerto que no sea el del destino de la nave, y salvarla de la persecución de enemigos ó piratas, de una tempestad ó de cualquiera otro riesgo de mar, y la pérdida de las mercaderías alijadas ó trasbordadas, ó el deterioro que en ellas causare el alijo, trasbordo ó reembarco.

14. Los salarios y manutención de la tripulación en los casos de arribada forzosa en beneficio común, sólo por el tiempo estrictamente necesario para satisfacer la necesidad que la hubiere causado, los derechos de entrada y salida del puerto, los gastos de descarga y recarga, y el alquiler de los almacenes en que se depositen las mercaderías que no puedan permanecer á bordo durante la reparación.

15. El quebranto de valor de las mercaderías vendidas en una arribada forzosa para reparar la nave de un daño sufrido por un accidente que constituya avería común, el provecho marítimo, la comisión de los préstamos á la gruesa, tomados para cubrir los gastos de reparación, y el premio del seguro de esos mismos gastos.

16. Los daños causados conjunta ó separadamente á la nave ó carga por el varamiento voluntario, ejecutado con el fin de salvarlas de un riesgo de mar, y los gastos hechos para poner á flote la nave.

17. Los gastos causados en el reconocimiento, clasificación y distribución de una avería común.

18. En general, todas las pérdidas, daños y gastos que reunan las circunstancias que enuncia el artículo 281.

Art. 283. Para determinar la responsabilidad del asegurador de la nave y la del dador á la gruesa sobre el casco y quilla, serán también considerados como avería común los daños que aquélla sufra y los gastos que ejecute navegando en lastre, con tal que sean de la naturaleza de los indicados en el artículo 281.

Art. 284. Las averías comunes son de la responsadilidad de la nave, del flete y de las mercaderías que existan en ella al tiempo de correr el riesgo, y serán pagadas por contribución de los propietarios de los objetos enunciados.

En consecuencia, contribuyen al pago de la avería común:

1º La nave por el valor que tenga en el puerto de la descarga.

2º El flete íntegro que devengue la nave por los pasajeros, las mercaderías salvadas y las sacrificadas en beneficio común, previa deducción de los gastos de manutención y sueldos del Capitán y de la tripulación.

3º Las mercaderías existentes á bordo inclusas las que fueren trasportadas en el combés ó bajo de la cubierta sin los debidos conocimientos.

4º Las mercaderías vendidas para ocurrir á las necesidades de la nave, y la cantidad en que se estimen las mercaderías sacrificadas.

5º La moneda metálica perteneciente á la nave, cargadores y pasajeros, según el curso del cambio en el lugar donde termine el viaje.

Contribuyen también los sueldos del Capitán y tripulación en el caso de rescate.

Art. 285. La regla establecida en el inciso 1.° del precedente artículo es aplicable al caso en que la salvación de la nave ó su carga no sea debida á los medios deliberadamente empleados para su preservación.

Es igualmente aplicable al caso en que la nave y carga, salvadas de un siniestro, perezcan después en otro ocurrido en el progreso

de la navegación, siempre que se salven algunos de los objetos existentes á bordo en la época del primero.

Art. 286. No gozan del beneficio de la contribución:

1º La avería que no pase de la centésima parte del valor de la nave ó de la carga á que pertenezcan los objetos ó las mercaderías sacrificadas.

2º Las mercaderías perdidas ó deterioradas, que fueren embarcadas sin los debidos conocimientos.

3º Las mercaderías cargadas sobre el combés de la nave sin el consentimiento unánime de todas las personas designadas en el número 7 del artículo 100.

En este último caso, el fletante responderá de la pérdida ó avería, aun cuando las mercaderías hubiesen sido colocados sobre el combés con anuencia del cargador á que pertenezcan.

Art. 287. Las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después, entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que hubiesen sufrido, mas los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluido en la avería común y pagado á los propietarios antes de verificado el recobro, éstos devolverán la cuota percibida, reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón del deterioro y gastos de salvamento.

Art. 288. No contribuyen á la indemnización de la avería común:

1º Las municiones de guerra ni las de bóca destinadas al consumo de la nave.

2º La ropa y vestido ya usados del Capitán, oficiales y tripulación.

3.º La ropa y vestidos también usados de cada uno de los cargadores, sobrecargos y pasajeros hasta concurrencia del valor que se asigne á los que el Capitán excluya de la contribución.

4.º Las mercaderías perdidas en un siniestro anterior.

Art. 289. Corresponde á la junta de oficiales de la nave resolver la ejecución de los daños y gastos que constituyen avería gruesa.

Los cargadores ó sus sobrecargos serán citados á la junta y oídos por ésta, para que, instruidos del acuerdo, hagan la protesta que les convenga; pero no tendrán voto deliberativo.

Las resoluciones de la mayoría de la junta serán ejecutadas, á pesar de la oposición de los cargadores ó sobrecargos y bajo la responsabilidad de los miembros que la hubieren acordado.

En este caso, quedará á salvo el derecho de los cargadores que se reputen perjudicados, para reclamar indemnizaciones de los vocales de la Junta que hubieren votado la avería con dolo, negligencia ó ignorancia.

Habiendo empate, el Capitán tendrá voto de calidad.

Art. 290. Si la inminencia del peligro no permitiere al Capitán explorar la opinión de los oficiales de la nave, ni oír á los cargadores y sobrecargos, podrá resolver por sí solo y bajo su responsabilidad la ejecución del daño ó gastos que juzgue necesarios á la salvación común.

Podrá así mismo separarse del acuerdo de la junta, siempre que lo juzgue opuesto al interés común; pero en este caso sólo él responderá de los daños y perjuicios que causen sus resoluciones.

Art. 291. Permitiéndolo la contingencia del caso, el Capitán extenderá en el *Diario de la navegación* las resoluciones de la junta antes de llevarlas á efecto.

La acta expresará la citación y audiencia de los cargadores ó sobrecargos presentes, las razones que hubieren motivado la resolución, y los votos contrarios con los fundamentos alegados por los vocales disidentes, y será firmada personalmente ó á ruego por todas las personas que hubiesen asistido á la junta.

El Capitán pondrá una copia autorizada del acta en la Secretaría del Tribunal del Comercio del primer puerto colombiano donde arribe, dentro de veinticuatro horas contadas desde el momento en que la nave sea admitida á libre plática, ratificando al mismo tiempo con juramento todos los hechos que aquélla contenga.

Si el puerto de la primera arribada fuere extranjero, la presentación y ratificación del acta se harán ante el Cónsul colombiano y en su defecto ante las autoridades que designa el inciso 2º del número 17 del artículo 98.

Art. 292. Omitida la citación y audiencia de los cargadores y sobrecargos presentes, éstos quedarán exonerados de contribuír á la avería común, y el Capitán deberá satisfacer por ellos la cuota que les corresponda en la distribución, salvo en el caso previsto en el inciso 1º del artículo 290.

Art. 293. Tan pronto como cese el peligro que hubiere obligado al Capitán á resolver por sí solo una avería común, deberá extender y firmar en el *Diario de la navegación* una relación circunstanciada del suceso, expresando en ella los motivos de su determinación, y los que hubiere tenido por omitir la reunión de la junta y la audiencia de los cargadores ó sobrecargos.

Los oficiales de la nave y los dueños ó representantes de la carga podrán abstenerse de firmar la acta; pero si la firmaren deberán ratificar oportunamente su contenido bajo la solemnidad del juramento.

La acta será presentada y ratificada por el Capitán en la forma y dentro del término que prescribe el artículo 291.

Art. 294. Siempre que la junta de oficiales ó el Capitán por sí solo resolviere arrojar á la mar parte de la carga ó algunos objetos accesorios de la nave, la echazón se hará en el orden siguiente:

1.º Las mercaderías colocadas sobre el combés de la nave.

2º Los objetos menos necesarios al servicio de la tripulación ó de la nave.

3º Las mercaderías más pesadas y de menos valor.

4º Las que se hallen en el primer puente, y después las del segundo, siendo unas y otras de una misma clase.

Este orden podrá ser alterado por el Capitán de acuerdo con los oficiales de la nave, si así lo exigieren las condiciones del arrumaje de la carga y demás circunstancias del caso.

Art. 295. Concluida la echazón, el Capitán anotará al pie del acta respectiva los objetos arrojados, y los daños que la nave y el resto de la carga hubieren sufrido por consecuencia inmediata y directa de la operación.

La anotación será firmada por el Capitán y los oficiales de la nave, y podrá ser rectificada al tiempo de la descarga, si por la precipitación y conflicto de la echazón se hubiere omitido mencionar alguno de los objetos arrojados.

Sección III.—De la justificación, regulación y repartimiento de las averías comunes.

Art. 296. Lá justificación, regulación y repartimiento de la avería común se hará á solicitud del Capitán, ante el Tribunal competente del puerto de la descarga, sea colombiano ó extranjero, con citación y audiencia instructiva de todos los interesados presentes, ó sus consignatarios, en la forma que determine la ley.

No hallándose presentes todos los interesados, bastará la citación y audiencia de los dos principales consignatarios.

A falta de personas que representen legalmente á los interesados ausentes, se nombrará un curador de bienes que gestione por ellos.

Art. 297. Si el Capitán no cumpliere oportunamente la obligación que le impone el inciso 1º del anterior artículo, el naviero, los cargadores y cualquiera otra persona interesada podrá provocar el juicio sobre arreglo de la avería común, salvo su derecho para exijir indemnización de los daños y perjuicios que le cause la demora.

Art. 298. Las operaciones enunciadas en el artículo 295 podrán ser ejecutadas en el puerto de la expedición en los siguientes casos:

1º Cuando á juicio del Tribunal de Comercio hubiere sido imposible realizar la justificación, regulación y distribución de la avería en el puerto de la descarga.

2º Siempre que acaeciendo la echazón en un puerto cercano al puerto de la procedencia, la nave regresare á él ó arribare á otro inmediato, y el propietario de las mercaderías arrojadas las reemplazare con otras de igual clase y calidad.

Art. 299. Se entiende por puerto de descarga, no sólo el del destino de la expedición, sino también el puerto en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, y el en que concluya el viaje por inavegabilidad, revocación ó acortamiento forzado del mismo, salvo que en el primero de estos tres últimos casos la carga sea conducida en otra nave.

Art. 300. Las averías serán justificadas con las actas de que tratan los artículos 291 y 293, siendo ratificadas por las personas que las hubieren suscrito.

El Capitán podrá confirmar el contenido de las actas con la declaración de los pasajeros, y en su defecto con la de los hombres de la tripulación.

Las actas admiten prueba en contrario, y su falta puede ser su-

plida por cualquiera de los medios probatorios que sanciona la ley civil común.

Art. 301. Al presentar las actas, el Capitán pedirá el nombramiento de peritos que, juramentados, reconozcan y presencien la apertura de las escotillas, y acto continuo informen por escrito acerca de lo que hubieren observado relativamente al estado de la nave y carga.

Art. 302. En vista de las pruebas que rindan los interesados, el Tribunal declarará la legitimidad ó ilegitimidad de la avería.

En el segundo, condenará al Capitán al pago de los daños y perjuicios á que hubiere lugar por derecho.

Art. 303. Aceptado y jurado el encargo, los peritos tasadores estimarán las mercaderías perdidas, deducidos el flete, derechos de importación y gastos ordinarios, por el precio corriente que tengan otras de la misma clase en el puerto de la descarga, y el menoscabo que hubieren sufrido las mercaderías salvadas.

La especie y calidad de las mercaderías perdidas serán justificadas por los conocimientos, y en su defecto por las facturas ó cualquiera otra prueba legal.

Las pérdidas y daños causados á la nave en su casco y accesorios serán estimados por el valor que tengan al tiempo de la avería los objetos sacrificados.

Art. 304. Las mercaderías salvadas serán apreciadas, previa su inspección y reconocimiento, por el precio corriente del puerto de la descarga, deducidos los fletes, derechos de importación, gastos ordinarios, y la avería particular que hubieren sufrido durante la navegación.

Haciéndose la liquidación y reparto de la avería común en el puerto de la procedencia de la nave, las mercaderías salvadas serán estimadas según el precio corriente que tengan al tiempo de la carga, agregando los gastos del embarco, y excluyendo la prima del seguro, si la hubiere.

En los casos de revocación de viaje, ó de venta de mercaderías en un puerto de arribada forzosa para subvenir á las necesidades urgentes de la nave, la estimación de las mercaderías salvadas se hará por el precio corriente del lugar donde ocurra la revocación ó la venta.

La nave y sus accesorios serán apreciados según el estado de servicio en que se encuentren.

Art. 305. Si la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior á la que expresen los conocimientos, contribuirán al pago de la avería por la estimación que de ellas se haga.

Las mercaderías perdidas serán pagadas, en el caso propuesto, por el precio que se les asigne según la calidad declarada.

Si, al contrario, la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior á la que enuncien los reconocimientos, contribuirán por el valor que se les fije con arreglo á la calidad indicada.

Las mercaderías perdidas serán pagadas al precio corriente.

Art. 306. Verificado el justiprecio de que tratan los artículos

303 y 304, los peritos encargados de la liquidación y prorateo de la avería común formarán tres estados generales: el primero del *pasivo repartible*, el segundo del *activo contribuyente*, y el tercero del *repartimiento* de la avería entre los interesados.

Art. 307. El pasivo repartible comprenderá:

1º Los gastos ejecutados en beneficio común.

2º El monto de los desembolsos hechos durante el viaje ó en el puerto de la descarga, para reponer los objetos pertenecientes á la nave, sacrificados en provecho común.

3.° El precio corriente que tengan en el puerto de la descarga las mercaderías perdidas, y el importe del menoscabo de las averiadas.

4º El flete correspondiente á las mercaderías perdidas.

5.° Los salarios de los peritos que intervengan en la justificación, regulación y repartimiento de la avería común.

Los valores indicados en el número 3.° figurarán en este estado por la estimación que hagan los peritos tasadores.

Art. 308. El activo contribuyente se compondrá:

1.° Del precio corriente que tengan en el lugar de la descarga las mercaderías salvadas, perdidas y averiadas.

2.° Del valor que tengan al tiempo del siniestro los objetos pertenecientes á la nave que hubieren sido sacrificados.

3.° Del valor de la nave y sus accesorios, y del flete íntegro, hechas las deducciones enunciadas en el número 2.° del artículo 284.

En este estado no figurará, en partida separada, el flete de las mercaderías arrojadas.

Art. 309. En el tercer estado se distribuirán sueldo á libra, entre los contribuyentes, el importe total de la avería.

Art. 310. Los contribuyentes que no hubieren sufrido avería común, pagarán la cuota que les corresponde en el estado del repartimiento.

Los que la hubieren sufrido, compensarán su crédito con su débito hasta la cantidad concurrente y cobrarán ó pagarán la diferencia.

Art. 311. Todas las operaciones de la liquidación serán presentadas al Tribunal que conozca de ella, para su aprobación, previa audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus legítimos representantes.

El repartimiento aprobado por el Tribunal competente, trae aparejada ejecución.

Art. 312. El Capitán hará efectivo el repartimiento, y responderá á los interesados en él, de los daños y perjuicios que les cause su negligencia ó morosidad.

Art. 313. Los contribuyentes satisfarán sus respectivas cuotas dentro de setenta y dos horas, contadas desde la que designe la notificación del auto aprobatorio del repartimiento.

No pagando dentro de ese término, el Capitán pedirá la venta

de las mercaderías salvadas, hasta la cantidad necesaria para cubrir las cuotas insolutas y los gastos de la ejecución.

Art. 314. El Capitán no será obligado á entregar á los contribuyentes sus mercaderías hasta que sea cubierta la contribución, salvo que el interesado en recibirlas le otorgue fianza solidaria por el importe de su cuota.

Art. 315. El dueño de las mercaderías perdidas ó deterioradas puede reclamar directamente de su asegurador la indemnización correspondiente, salvo el derecho de éste á repetir lo pagado de todos los que deban contribuir á la avería común.

Sección IV.—De la avería particular.

Art. 316 Avería particular es todo daño que sufre la nave, antes de darse á la vela, en la navegación, ó después de fondeada, ó el cargamento durante el viaje, por accidente de mar ó fuerza mayor, vicio propio de la cosa, ó hecho del naviero, Capitán, tripulación, cargadores, pasajeros ó cualquiera otra persona, y todo gasto ejecutado en el exclusivo provecho de la nave, del cargamento ó una parte de éste.

Art. 317. Pertenecen á la clase de averías particulares:

1.° Las cosas que toman los apresadores de la nave sin preceder convenio, y las que les entrega expontáneamente cualquiera de los cargadores para salvar sus mercaderías.

2.° Los gastos de la reclamación entablada para obtener separadamente la libertad de la nave ó la del cargamento y los salarios y manutención de los hombres de mar durante el juicio.

3.° La pérdida de la nave y resto de la carga después del alijo.

4.° Los gastos de salvamento.

5.° La reparación de los barriles, pipas ó cualesquiera otras vasijas, y los gastos hechos para la conservación de las mercaderías averiadas, salvo que el daño provenga inmediatamente de una causa que lo caracterice de avería común.

6.° La diferencia entre el precio de venta y el que tengan en el puerto de su destino las mercaderías vendidas para subvenir á las necesidades urgentes de la nave, en el caso de arribada forzosa por fortuna de mar.

7.° Los gastos de arribada ejecutada con el fin de aprovisionar la nave, ó repararla de los daños causados por tempestad ú otro accidente de mar.

8.° Los salarios y manutención de los hombres de mar, durante la detención por orden legítima ó fuerza mayor, sea que la nave haya sido fletada por viaje, sea que lo haya sido por meses.

9.° El aumento de flete y los gastos de descarga en el caso de innavegabilidad declarada, siempre que las mercaderías sean conducidas en otra nave por cuenta de los cargadores.

10.° La manutención y salarios de la tripulación, mientras la nave permanezca en cuarentena ordinaria.

11.° En general, todos los daños y gastos que no redunden en

beneficio común de la nave y su carga, y que no merezcan el concepto de avería común conforme al artículo 281.

Art. 318. El propietario de la cosa que hubiere sufrido el daño ó causado el gasto, soportará la avería particular, sin perjuicio de su derecho para reclamar la competente indemnización, si hubiere sido ocasionada por hecho de un tercero.

Art. 319. Se exceptúan de la regla anterior:

1.° El echamiento á pique de la nave incendiada ó de las más inmediatas á ella, para evitar la propagación del incendio.

2º Los salarios y alimentos de la tripulación en el caso de detención de la nave fletada por mes.

3º Los gastos de una cuarentena imprevista al tiempo de celebrado el fletamento, y los salarios y manutención de los hombres de mar durante la misma.

4.° El daño de las mercaderías confundidas por voluntad de los cargadores ó por caso fortuito, siempre que no sea posible determinar el dueño de las averiadas ó perdidas.

5.° Los daños que el abordaje de dudosa imputación produzca á las naves que se chocan ó amarran.

En todos los casos anteriores, la avería será pagada por cotribución de los interesados.

Art. 320. En caso de aseguro total ó parcial de la nave ó su cargamento, los aseguradores pagarán la avería particular según las reglas establecidas en el título *de los seguros marítimos.*

CAPÍTULO II.

DEL ABORDAJE, DE LA ARRIBADA FORZOSA, DEL NAUFRAGIO Y VARAMIENTO.

Sección I.—Del abordaje.

Art. 321. El daño causado por el abordaje fortuito será soportado, sin repetición, por la nave que lo hubiere sufrido, sin perjuicio del seguro, si lo hubiere.

Art. 322. Si el abordaje fuere ocasionado por dolo, negligencia ó impericia del Capitán ó tripulación de una de las naves que se choquen, el daño será indemnizado por el culpable.

Siendo causado por hecho de los dos Capitanes ó de las dos tripulaciones, cada nave soportará el daño que le sobrevenga.

Art. 323. En los casos de abordaje culpable, el Capitán es responsable al naviero de las averías de la nave y cargamento, salvo su derecho contra los oficiales y tripulación, toda vez que el abordaje les fuere imputable.

Art. 324. Ocurriendo el abordaje, á la sazón de hallarse la nave dirigida por un piloto lemán, el Capitán condenado al pago de la avería podrá reclamar de éste la correspondiente indemnización.

Art. 325. En caso de duda acerca de la causa del abordaje, las naves que se hubieren chocado se repartirán el daño por mitad.

Art. 326. El abordaje se presume fortuito; pero se reputará culpable de parte del Capitán de la nave que se encuentre en alguno de los siguientes casos:

1º Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos y usos del puerto, ó si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias.

2.° Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquicia, ó navegare á todas velas á la inmediación de otra que estuviere fondeada ó á la capa.

3º Si á la entrada de un puerto la nave tratare de tomar la delantera á otra que le preceda, ó si á la salida no cediere el paso á la nave que entrare al puerto.

4º Si navegando con viento en popa en una dirección tal que pueda encontrarse con otra en un punto de intersección, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje.

Art. 327. Si después del abordaje perece la nave, al dirijirse á un puerto de arribada para reparar sus averías, se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.

Sección II—De la arribada forzosa.

Art. 328. Llámase ***arribada forzosa***, la entrada necesaria de la nave á un puerto ó lugar distinto del prefijado para el viaje convenido.

Art. 329. La arribada forzosa es legítima é ilegítima.

Es legítima la que procede de caso fortuito inevitable, é ilegítima la que trae su origen del dolo, negligencia ó impericia del Capitán.

Art. 330. Son justas causas de arribada:

1ª La falta de víveres.

2ª El temor fundado de enemigos ó piratas.

3ª Cualquier accidente en la tripulación ó la nave, que la inhabilite para continuar el viaje.

Art. 331. La justicia de la causa no legítima la arribada, en los siguientes casos:

1º Si la falta de víveres proviniere de su corrupción ó pérdida por mala colocación ó descuido en su custodia y conservación, ó de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario, según el uso y circunstancias de la navegación.

2.° Si el riesgo de enemigos ó piratas no fuere manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables.

3.° Si la peste ú otras enfermedades de la tripulación procedieren de la mala calidad de los víveres que formen el aprovisionamiento de la nave.

4.° Si la inhabilitación de la nave proviniere de no haberla reparado, pertrechado y equipado convenientemente para el viaje, de alguna disposición desacertada del Capitán, ó de no haber tomado la que convenía para evitar el descalabro.

Art. 332. La resolución de la arribada forzosa corresponde á la junta de oficiales de la nave, y se llevará á efecto lo que acuerde la

mayoría de los vocales, computada en los términos del artículo 289.

Los cargadores presentes ó sobrecargos serán citados á la junta para los efectos que indica el precitado artículo.

La acta será redactada, firmada y presentada en la forma que prescribe el artículo 291, y las protestas serán literalmente insertadas en ella.

Art. 333. Los gastos de la arribada legítima proveniente de un hecho que constituya avería común, serán de la responsabilidad de la nave y del cargamento; pero si la arribada trajere su origen de un hecho constitutivo de avería particular, los gastos serán de la exclusiva cuenta de la nave.

Los gastos de la arribada ilegítima son de la responsabilidad del naviero, salvo su derecho para reclamar la debida indemnización de la persona que la hubiere causado.

Art. 334. Ni el naviero ni el Capitán son responsables á los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima.

Pero si la arribada fuere ilegítima, ambos serán solidariamente obligados á indemnizar á los cargadores.

Art. 335. El Capitán no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa, sino en los casos siguientes:

1.° Si los cargadores lo exigieren para prevenir el daño de las mercaderías;

2.° Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparación de la nave;

3.° Si se reconociere que el cargamento había sufrido avería.

En los dos últimos casos, el Capitán solicitará la competente autorización del Tribunal de Comercio, y si el puerto de arribada fuere extranjero, del Cónsul colombiano, ó en su defecto de la autoridad local.

Art. 336. Notándose que la carga ha sufrido avería, el Capitán hará la protesta que prescribe el número 17 del artículo 98, ante la autoridad competente, y cumplirá las órdenes que el cargador presente ó su consignatario le comunique acerca de las mercaderías averiadas.

Art. 337. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas ó persona que lo represente, el Capitán pedirá al Tribunal de Comercio, al agente consular ó á la autoridad local en sus respectivos casos, el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de las mercaderías averiadas, informe acerca de la naturaleza y extensión de la avería, de los medios de repararla ó evitar su propagación, y si será ó no conveniente su reembarque y conducción al puerto de la consignación.

En vista del informe de los peritos, la autoridad que conozca del caso proveerá la reparación y reembarque de las mercaderías, ó que se mantengan en depósito, según viere convenir á los intereses del propietario; y el Capitán llevará á efecto lo decretado bajo su responsabilidad.

Art. 338. Ordenándose la reparación y embarque, el Capitán

empleará sucesivamente, para cubrir los gastos que tales operaciones demanden, los arbitrios que se expresan á continuación:

1.° Tomar de la caja de la nave la cantidad necesaria, con calidad de reintegro y abono del interés corriente.

2.° Contratar un préstamo á la gruesa sobre las mismas mercaderías, previa la autorización que prescribe el número 8.° del artículo 89.

3.° Solicitar de la autoridad competente la venta en martillo de las mercaderías averiadas, hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos.

El Capitán, ó dador en su caso, tiene privilegio sobre todos los acreedores para ser reintegrado del capital é intereses del préstamo con el producto de las mercaderías averiadas.

Art. 339. Decretándose el depósito, el Capitán dará cuenta al cargador ó á su consignatario, para que acuerde lo que mejor le convenga.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofreciere un inminente peligro de pérdida ó aumento del deterioro, el Capitán pedirá se proceda inmediatamente á su venta en martillo, pagará con su producto los gastos causados y los fletes que hubiere devengado la nave en proporción del camino andado; y depositará el resto á la orden del interesado, dándole desde luego el correspondiente aviso.

Art. 340. El Capitán está obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á continuar el viaje tan luego como cese la causa de la arribada forzosa.

Pero si ésta fuere motivada por temor de enemigos ó piratas, el Capitán no podrá hacerse de nuevo á la mar sin el previo acuerdo de la Junta de oficiales, en la forma que determina el artículo 239.

Art. 341. Corresponde al Capitán la custodia de las mercaderías descargadas, hasta que se entreguen, reembarquen, depositen ó vendan; y salvos los casos fortuitos ó de fuerza mayor, será personalmente responsable de su conservación.

Sección III—Del naufragio y varamiento.

Art. 342. Perdiendo la esperanza de salvar la nave, y permitiéndolo la urgencia del caso, el Capitán reunirá la Junta de oficiales en la forma que dispone el artículo 289, y someterá á su deliberación si, atendidas las circunstancias, debe ó no abandonarse la nave.

Resolviéndose el abandono, el Capitán cumplirá las obligaciones que le imponen los números 8.° y 9.° del artículo 98, y si llegare á consumarse el naufragio, recogerá los fragmentos de la nave y los restos del cargamento.

Art. 343. Naufragando la nave que va en convoy ó en conserva, se distribuirá entre las demás que la acompañen la parte de la carga y pertrechos que se hubieren salvado, en proporción al espacio que cada uno tenga desembarazado.

Si alguno de los Capitanes rehusare sin justa causa recibir la parte de carga que le corresponda, el Capitán náufrago protestará

contra él, ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que cause su negativa, y ratificará la protesta, en el primer puerto de arribada, dentro del término legal.

Una copia de la protesta será agregada al proceso informatorio de que trata el número 9.° del artículo 98

Art. 344. El Capitán que reciba mercaderías náufragas no está obligado á variar de rumbo para trasportarlas al puerto de la consignación; pero deberá conducirlas al del destino de su nave, y entregarlas á los propietarios ó consignatarios.

Por falta de unos y otros, pondrá las mercaderías á disposición del Tribunal de Comercio, para que ordene su depósito por cuenta de los interesados.

Art. 345. Caso que, sin variar de rumbo y continuando el mismo viaje, sea posible descargar las mercaderías náufragas en el puerto á que fueren destinadas, el Capitán podrá arribar con este objeto, siempre que lo consientan los cargadores ó sobrecargos, los pasajeros y oficiales de la nave, consultados en la forma que prescribe el artículo 289, que el puerto no sea de peligroso acceso, y que no haya temor fundado de enemigos ó piratas.

Los daños y perjuicios que cause la arribada, ejecutada sin el consentimiento de todas las personas enunciadas, serán de la responsabilidad del Capitán.

Art. 346. En los casos previstos en los dos artículos anteriores, las mercaderías porteadas responden privilegiadamente del pago del flete y de los gastos de arribada, descarga y cualquier otro que se haga por causa y en beneficio de ellas.

El Capitán de la nave que verifica el trasporte de las mercaderías náufragas, gozará del privilegio que establece el inciso final del artículo 338, por las cantidades que anticipe y el interés corriente.

El flete, si no hubiere convenio, será regulado por peritos en el puerto de la descarga, habida consideración á la distancia andada, la dilación que sufra la nave, las dificultades vencidas y los riesgos corridos para recoger y poner á bordo las mercaderías.

Art. 347. El Capitán que, sin hallarse presente en los momentos del naufragio, encontrare mercaderías náufragas, estará obligado á recogerlas, trasportarlas y entregarlas al propietario ó á la persona que lo represente, cobrando los gastos y fletes que correspondan.

Art. 348. Siempre que el Capitán náufrago, ó algún corresponsal de los cargadores ó consignatarios, rehuse anticipar las cantidades necesarias para pagar los fletes y gastos, el Tribunal de Comercio mandará vender en martillo la parte de los objetos salvados que considere suficiente para cubrir su monto.

Art. 349. Ninguna persona privada podrá entrar á la nave so pretexto de socorrerla ó salvarla del naufragio ó varamiento, emprender el salvamento de la que se encuentre encallada ó quebrantada, ni recoger objetos náufragos que floten en la mar ó salgan á la costa, sin el expreso consentimiento del Capitán presente ó del oficial que lo reemplace.

Art. 350. Las personas que tengan conocimiento de un naufra-

gio ó varamiento en las costas de la Unión Colombiana, ó de la salida á ellas de los fracmentos de una nave, ó de los restos de un cargamento, cumplirán las obligaciones que imponga la ley civil del Estado respectivo; quedando sujetas á la acción y pena que las leyes del mismo Estado impongan, siempre que tales personas se apropien objetos náufragos.

En el caso de pillaje, la conducta de los individuos que no denuncien el naufragio ó varamiento, será examinada por la autoridad competente, para investigar su complicidad en aquel delito.

Art. 351. El funcionario público á quien se denuncie un naufragio ó varamiento ocurrido en el distrito de su cargo, se trasladará inmediatamente al lugar del suceso, y dictará todas las providencias conducentes á la salvación de los hombres de mar, de la nave, sus papeles, libros y cargamento, y á la conservación de los objetos que se puedan salvar.

Evacuadas estas diligencias dará cuenta al Tribunal de Comercio más inmediato, para lo que corresponda según la legislación civil común.

Art. 352. Fuera del caso propuesto en el artículo 348, los objetos salvados serán vendidos en martillo, previo decreto, si no fuere posible conservarlos, por estar averiados ó hallarse expuestos á perderse y deteriorarse por vicio propio.

El producto de la venta será judicialmente depositado por cuenta de quien corresponda.

Art. 353. El naviero y los cargadores podrán reclamar del Capitán ó piloto la competente indemnización con arreglo al artículo 101, toda vez que el naufragio ó varamiento provenga de dolo, culpa ó impericia de alguno de ellos.

Si el naufragio ó varamiento procediere de que la nave no fué convenientemente reparada y pertrechada para el viaje, el naviero responderá exclusivamente á los cargadores de los perjuicios causados á la carga, salvo su derecho contra los que hubieren practicado el reconocimiento ordenado en el número 3º del artículo 90.

Art. 354. Los objetos salvados del naufragio ó varamiento ó el producto líquido de su venta, son privilegiadamente responsables de los gastos hechos y de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos; y los propietarios deberán pagar el importe de unos y otros antes de la entrega, á no ser que rindan fianza á satisfación de los interesados.

Art. 355. Son casos de salvamento:

1º Si la nave ó su carga fuere repuesta en alta mar ó conducida á buen puerto, ó si fueren extraidos del fondo de la mar algunos objetos pertenecientes á la nave ó cargamento.

2º Si la nave ó mercaderías encontradas sin dirección en alta mar ó en la costa fueren salvadas.

3º Si se salvare la carga de la nave varada en la costa ó arrojada contra las rompientes, encontrándose en un peligro tal que no ofrezca seguridad á la tripulación y mercaderías.

4º Si se extrae la carga de una nave destrozada ó incendiada.

5º Si la nave abandonada por la tripulación fuere ocupada por personas resueltas á salvarla, y conducida á puerto seguro con toda ó parte de la carga.

Art. 356. En la estimación del salario de salvamento, se tendrá en consideración la prontitud del servicio, el tiempo empleado en él, el número de personas necesarias para disponer una asistencia eficaz, la naturaleza del servicio, el peligro corrido para prestarlo y el que corrían los objetos salvados, la fidelidad con que éstos hayan sido entregados, y su valor determinado por peritos.

Art. 357. Los salarios serán fijados por la autoridad que preside el salvamento, y en caso de contestación por el Tribunal de Comercio.

Art. 358. El primer denunciante del naufragio ó varamiento tiene derecho á una prima de aviso, que será regulada por el funcionario que asista al salvamento, atendidas las circunstancias del caso.

Art. 359. Los individuos que ocupen la nave con el designio de salvarla, la pondrán á disposición del Capitán ó de los oficiales, al primer requerimiento que se les dirija, so pena de perder su salario y de responder de los daños y perjuicios.

La entrega de la nave dejará á salvo los derechos yá adquiridos por el salvamento.

TÍTULO VII.

DEL PRÉSTAMO Á LA GRUESA, Ó Á RIESGO MARÍTIMO.

CAPÍTULO I.

DE LA NATURALEZA, FORMA Y REGISTRO DEL PRÉSTAMO, DE LA CESIÓN DE LA PÓLIZA Y DE LA CAPACIDAD DE LAS PERSONAS.

Sección I.—Definiciones.

Art. 360. El *préstamo á la gruesa* es un contrato real, unilateral, condicional, oneroso y aleatorio, por el que una persona entrega una cantidad de dinero, garantida con objetos expuesto á riesgos marítimos que toma por su cuenta, á otra que lo recibe con estas condiciones:

1ª Que si los objetos grabados arriban felizmente á su destino, devolverá la cantidad prestada con el premio convenido.

2ª Que si perecen parcialmente ó se deterioran, hará la devolución hasta concurrencia del valor que ellos tengan, y

3ª Que pereciendo todos, por fortuna de mar, quedará libre y quitada de toda responsabilidad.

El que entrega la cantidad se denomina *prestador ó dador*; el que recibe, *prestamista ó tomador*, y el premio convenido, *cambio, provecho ó interés marítimo.*

Sección II.—De la forma y registro del préstamo, y de la cesión de las pólizas.

Art. 361. El préstamo á la gruesa puede ser hecho por un tiempo limitado, sea con designación de viaje, sea por todos los que emprenda la nave en el tiempo prefijado.

Art. 362. En caso de duda acerca de la duración de los riesgos, se entiende que el préstamo ha sido hecho por el viaje de ida y vuelta.

Art. 363. Los contratos á la gruesa deberán ser celebrados por escritura pública, oficial ó privada.

Las pólizas oficiales ó privadas harán fe en juicio, siendo certificadas ó reconocidas en la forma que expresan los incisos primeros de los artículos 169 y 170.

Los préstamos celebrados de palabra son ineficaces en juicio; y no se admitirá demanda ni prueba sobre ellos, salvo que el capital prestado no llegue á doscientos pesos.

Art. 364. La escritura de préstamo á riesgo marítimo deberá expresar:

1º Los nombres, apellidos y domicilios del prestador y prestamista.

2º El capital prestado y el premio convenido.

3º Los objetos afectos al pago del préstamo.

4º El viaje y los riesgos marítimos que el dador tome sobre sí.

5º El nombre, apellido y domicilio del Capitán.

6º La época del reembolso.

7º La clase, nombre y matrícula de la nave.

8º El lugar y fecha de la celebración del contrato.

Art. 365. Omitiéndose en la escritura ó póliza las designaciones exigidas en los números 1, 2, 3 y 4 del anterior artículo, el préstamo á que se refiera será considerado como terrestre; y el dador sólo tendrá derecho á la restitución del capital y pago del interés corriente de plazo, sin privilegio, todo conforme al Código Civil ó de Comercio del respectivo Estado.

Art. 366. En la oficina de registro se tomará razón en abstracto de todos los préstamos á la gruesa dentro de los ocho días siguientes al de su fecha, siendo celebrados en el territorio de la Unión; pero si lo fueren en territorio extranjero, la toma de razón se hará dentro del término indicado en la cancillería del consulado colombiano.

Omitida la toma de razón, las escrituras y pólizas de contratos á la gruesa producirán todos sus efectos entre las partes que las hubieren suscrito; pero el dador no gozará de preferencia alguna en perjuicio de tercero.

Los préstamos realizados en una plaza extranjera donde no haya Cónsul colombiano, no están sujetos á la toma de razón; y surtirán todos los efectos legales, aun contra terceros, siendo celebrados en el caso y con las formalidades que prescribe el número 8 del artículo 89.

Art. 367. Los préstamos á la gruesa, hechos antes de principiado el viaje, serán anotados en los conocimientos de la carga, designándose la persona á quien el Capitán debe dar aviso de su feliz arribo al puerto de la descarga.

Omitidas la anotación y designación indicadas, el consignatario que hubiere aceptado letras por cuenta de la carga será preferido al portador del conocimiento.

Ignorando la persona á quien deba noticiar el infeliz arribo de la nave, el Capitán podrá descargar y entregar las mercaderías que conduzca, sin contraer responsabilidad alguna á favor del portador de la póliza del préstamo.

Art. 368. Las pólizas de préstamo á la gruesa pueden ser otorgadas y cedidas en la misma forma que los conocimientos.

La cesión trasfiere al cesionario todos los derechos y obligaciones del cedente y produce acción á favor de aquél para demandar á éste el capital prestado, los intereses corrientes de tierra y los gastos, en caso de insolvencia del tomador.

Esta acción no se extiende al provecho marítimo, á menos que las partes estipulen expresamente lo contrario.

Art. 369. Teniendo el préstamo á la gruesa un plazo fijo, el cesionario exigirá el pago el día del vencimiento; y no obteniéndolo, formalizará el correspondiente protesto en el día siguiente, so pena de caducidad de la acción.

Si el plazo fuere indeterminado, el cesionario solicitará el reembolso en el mismo día en que conozca el suceso de que penda la ejecución del contrato; y si no fuere pagado, levantará al siguiente el respectivo protesto.

Art. 370. La interpretación de las cláusulas oscuras ó dudosas del contrato, se hará á favor del tomador.

Sección III.—De las personas capaces para dar ó tomar á la gruesa.

Art. 371. Pueden prestar á la gruesa todos los que tienen la libre administración de sus bienes.

Art. 372. Son hábiles para tomar un préstamo á la gruesa, el propietario de la nave, el naviero y los cargadores.

El propietario que no sea naviero sólo podrá contratar un préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave; y siendo muchos los propietarios, será preciso el acuerdo de la mayoría.

El simple naviero no puede tomar á la gruesa, sino sobre el armamento, vituallas y demás objetos que le pertenezcan.

Art. 373. El Capitán no puede en caso alguno contratar un préstamo á la gruesa en el lugar donde residan el naviero y su consignatario, á no ser que alguno de éstos intervenga en el otorgamiento de la escritura ó póliza, ó le autorice especialmente por escrito para tomar el préstamo.

Art. 374. Armándose la nave en otro lugar que el de la residencia del naviero ó consignatario, el Capitán que no haya sido pro-

visto de fondos puede tomar dinero á la gruesa, para habilitarla y ponerla en estado de navegar.

Art. 375. Durante la navegación no podrá el Capitán celebrar un préstamo, sino en el caso propuesto, y con las solemnidades establecidas en el número 8º del artículo 89.

Contraviniendo á las disposiciones del número citado, el Capitán será personalmente responsable al dador de buena fe del cumplimiento del contrato; y su parte en la nave y flete, si alguna tuviere, quedará privilegiadamente afecta al pago del préstamo, todo sin perjuicio de la obligación que, aun en el caso enunciado, contrae el naviero.

Pagando éste al dador, podrá reclamar del Capitán el reembolso de la cantidad prestada y el premio; previa deducción de los gastos últimamente hechos en la reparación de la nave.

El dador de un préstamo contratado por el Capitán, fuera del caso previsto y sin las formalidades prescritas en el número 8º del artículo precitado, no podrá reclamar el pago privilegiado, en perjuicio de terceros interesados.

CAPÍTULO II.

DEL CAPITAL Y PREMIO DE LAS COSAS AFECTAS AL PRÉSTAMO, Y DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL PRESTADOR Y PRESTAMISTA.

Sección I.—Del capital y premio, y de las cosas afectas al préstamo.

Art. 376. Puede hacerse el préstamo á la gruesa, no solamente en dinero efectivo, sino también en cosas fungibles, estimadas en una cantidad fija, con tal que sean adecuadas para el consumo de la tripulación ó servicio de la nave, ó que pueden ser objeto de una especulación lícita.

Art. 377. El cambio marítimo no está sujeto á tasa alguna; y las partes podrán determinarlo libremente, señalando una cantidad alzada por el viaje ó una suma cierta por mes ó por ida y vuelta, y convenir en que el premio se aumente ó disminuya, según el aumento ó diminución de los riesgos ó de la duración del viaje.

En defecto de una convención expresa, la superveniencia de un aumento ó diminución de riesgos, y la prolongación ó acortamiento del viaje, no dan derecho á un aumento ó diminución del provecho marítimo.

Art. 378. Pueden ser obligadas al préstamo á la gruesa todas las cosas venales expuestas á riesgos marítimos.

En consecuencia, el préstamo á la gruesa sólo podrá ser contratado, conjunta ó separadamente, sobre estos objetos:

1º El casco y quilla de la nave.
2º Los aparejos de la misma.
3º El armamento y vitualla.
4.º Las mercaderías cargadas.

Art. 379. Constituido el préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave, se entienden afectos privilegiadamente al pago del

capital y cambio marítimo la misma nave, los aparejos, el armamento, y en general todos los accesorios de aquélla.

Contraido sobre la carga sin otra designación, quedan afectas en la forma enunciada todas las mercaderías que la componen, siempre que la cantidad prestada sea equivalente al valor convencional ó estimativo que ellas tengan; pero en el caso contrario, el privilegio afectará taxativamente una parte indivisa, determinada por la relación de la suma prestada con el valor íntegro de la carga.

Recayendo sobre un objeto determinado de la nave ó carga, el privilegio sólo afectará ese objeto en las proporciones que establece el inciso anterior.

Art. 380. Se prohibe, so pena de nulidad, todo convenio que directa ó indirectamente tienda á libertar al dador de la pérdida del capital prestado y su premio.

Art. 381. No podrá tomarse á la gruesa, sino hasta la suma concurrente con el valor que tengan los objetos asegurados en el puerto donde éstos principien á correr los riesgos.

Art. 382. Todo préstamo que exceda el límite que designa el precedente artículo podrá ser declarado nulo á solicitud del dador, acreditando que hubo fraude de parte del tomador; y en tal caso, éste deberá restituir el capital con el premio estipulado, aun cuando el prestador no haya corrido riesgo alguno.

No habiendo fraude, valdrá el préstamo hasta concurrencia del valor que, á juicio de peritos, tengan al tiempo del contrato los objetos afectos al pago; y la cantidad excedente será devuelta al dador con el interés corriente de plaza, aunque hayan perecido las cosas afectas al préstamo.

Las reglas de los dos incisos precedentes serán también aplicadas al caso en que el tomador no invierta en la carga toda la cantidad prestada con ese objeto, ó no cargue todas las mercaderías recibidas en préstamo.

Art. 383. No puede tomarse un préstamo á la gruesa sobre:

La vida de los pasajeros y gente de la tripulación.

Los salarios de la gente de mar.

Los fletes no devengados.

Las ganancias esperadas.

Las cosas que estén corriendo los riesgos de mar al tiempo del contrato.

Los objetos asegurados ó afectos al pago de un préstamo anterior, salvo en la parte que no estuviere protegida ó gravada.

Las mercaderías de ilícito comercio.

Art. 384. El préstamo á la gruesa sobre el flete no devengado ó las ganancias esperadas, no confiere al dador más derecho que el reembolso del capital sin interés alguno.

Art. 385. El privilegio del dador se extiende respectivamente á las ganancias realizadas por el cargador, y á los fletes devengados por el naviero, aun en el caso de haberlos recibido con anticipación.

Pero este privilegio no podrá ser ejercitado sobre los fletes esti-

pulados con la calidad de que, en todo evento, serán adquiridos por el prestamista.

Art. 386. Si en la escritura ó póliza de un préstamo á la gruesa sobre el cargamento, se concediere la facultad de *hacer escala*, quedarán obligadas no sólo las mercaderías embarcadas en el puerto de salida, sino también las cargadas por el tomador durante el viaje.

Celebrado el préstamo á la gruesa por viaje redondo, se entenderán afectas al préstamo las mercaderías de retorno cargadas en la nave que designe la póliza del contrato.

Sección II—De los derechos y obligaciones del prestamista y prestador.

Art. 387. El préstamo á la gruesa puede ser afianzado; y el fiador se entenderá solidariamente obligado con el tomador, á menos que las partes acordaren otra cosa.

Art. 388. El prestador á la gruesa toma por su cuenta todos los casos fortuitos y de fuerza mayor, conocidos bajo la denominación de *fortuna de mar*, que pueden causar la pérdida total de los objetos gravados, en el tiempo y en los lugares convenidos.

Los riesgos podrán ser convencionalmente estendidos; pero el dador á la gruesa no podrá limitarlos sino en los términos permitidos en el inciso 2º del artículo 393.

Art. 389. Si el principio y conclusión de los riesgos no fueren fijados en la póliza del contrato, éstos comenzarán á correr por cuenta del dador respecto de la nave, aparejos, armamento y vituallas, desde el momento en que aquélla se haga á la vela, hasta que quede fondeada en el puerto de su destino.

En cuanto á las mercaderías, los riesgos comenzarán á correr desde que sean cargadas en lanchas ú otros buques menores en el muelle ó playa del puerto de la expedición, y concluirán en el momento en que sean puestas en tierra en el puerto á que fueren destinadas.

Esta regla no es aplicable, á menos de convenio en contrario, al caso en que la carga ó la descarga se verifique bajando ó subiendo un río.

Art. 390. El puerto del destino es aquel á donde se dirige la nave, cuando el dador toma por su cuenta los riesgos de ida ó vuelta solamente, y el mismo de la expedición cuando éstos corren á su cargo acumulativamente por la ida, estada y vuelta de la nave.

Art. 391. Los riesgos de merma, deterioro ó pérdida de las cosas obligadas al préstamo á la gruesa, no son de la responsabilidad del dador, siempre que esos accidentes procedan de alguna de estas causas:

1ª Vicio propio de la cosa obligada.

2ª Dolo ó culpa del capitán ó de la tripulación, conocidos con el nombre de *baratería de patrón*.

3ª Variación voluntaria de ruta ó de viaje después de principiado éste.

4ª Cambio de la nave designada en el contrato, salvo que después de principiado los riesgos ocurra un caso fortuito ó de fuerza mayor, que haga indispensable el trasbordo de la carga.

5ª Dolo ó culpa del tomador.

6ª Empleo del buque en un comercio prohibido.

En todos los casos indicados el dador tiene derecho al reembolso del capital prestado y premio convenido, á no ser que las partes acuerden lo contrario.

Art. 392. El prestador á la gruesa puede tomar por su cuenta las pérdidas provenientes de cualquiera de las causas expresadas en los cuatro primeros números del anterior artículo.

Pero le es prohibido constituirse responsable de las ocasionadas por las causas que enuncian los dos últimos números del mismo artículo.

Art. 393. El dador á la gruesa contribuirá, en proporción de su interés, al pago de las averías comunes y particulares que sufran los objetos afectos al préstamo.

No podrá exonerarse, por pacto, de la obligación de soportar las averías comunes, pero le es permitido libertarse de la contribución al pago de las averías particulares.

El importe de las averías no será imputado al capital prestado, sino desde el día en que el dador se constituya en mora de pagarlas.

Art. 394. El dador tiene derecho al pago del interés marítimo, desde el momento en que comienza á correr los riesgos, aun cuando éstos cesen antes del tiempo convenido ó sobrevenga el rompimiento del viaje, con tal que algún accidente de mar no haya causado la pérdida de los objetos gravados.

Art. 395. El pago del capital y premio del préstamo á la gruesa sobre el casco y quilla de la nave se hará, en defecto de convención, en el lugar en que aquélla se encuentre al tiempo de la cesación de los riesgos, aun cuando ese lugar no sea el término del viaje.

Recayendo sobre la carga, se hará el pago en el puerto á que ésta fuere destinada.

Art. 396. No estando designada en la póliza la época del reembolso, el dador podrá pedir el capital y premio, si el préstamo recayere sobre la carga, luégo que los riesgos hayan cesado de correr por su cuenta; y en caso de mora, el tomador pagará el interés de plazo sobre el capital prestado.

Si el préstamo fuere hecho sobre la nave, el prestador á la gruesa no podrá exigir el pago sino un mes después de la cesación de los riesgos; pero durante este plazo el tomador deberá abonar el interés corriente de tierra sobre la cantidad prestada.

El prestamista abonará también al dador el interés enunciado, sobre la cantidad á que ascienda el provecho marítimo, desde la fecha de la demanda judicial.

Art. 397. Las cantidades tomadas á la gruesa sobre la nave, para su último viaje, serán reembolsadas con preferencia á las prestadas para los anteriores, aunque sean dejadas en poder del tomador por vía de próroga ó de renovación.

Los préstamos á la gruesa, celebrados durante el viaje, serán preferidos á los hechos antes de la salida de la nave; y concurriendo muchos contratos hechos en diversas épocas del mismo viaje, serán preferidos entre sí por el orden inverso de sus respectivas fechas.

Los contraídos en un mismo lugar, y para subvenir á las mismas necesidades, serán pagados á prorata, sin consideración á su fecha.

Art. 398. Los préstamos á la gruesa, hechos sobre el cargamento, no tienen entre sí preferencia alguna, y serán pagados sueldo á libra, sea cual fuere la época de su celebración, y aun cuando los ejecutados durante el viaje tengan por objeto aumentar la carga.

Art. 399. Concurriendo un préstamo á la gruesa, tomado antes del viaje, y un seguro sobre la nave ó la carga, el producto de los objetos salvados de un siniestro mayor, deducidos los costos de salvamento y los salarios del Capitán y tripulación, será dividido sueldo á libra entre el prestador por su capital y el asegurador por la cantidad asegurada, siempre que ésta cupiere, al tiempo de celebrado el seguro, en el valor libre de los objetos gravados.

En el caso contrario, el asegurador percibirá solamente la parte proporcional al resto del valor de la cosa asegurada, previa la expresada deducción.

Art. 400. Celebrándose dos préstamos á la gruesa, uno sobre el casco y quilla y otro sobre uno ó mas objetos accesorios de la nave, ambos prestadores tendrán derecho sobre el flete de las mercaderías salvadas, en proporción al valor de la nave y de los objetos accesorios.

Art. 401. Las acciones del dador quedan extinguidas por la pérdida total de los objetos afectos al préstamo marítimo, ocurriendo en el lugar y tiempo convenidos para correr los riesgos, y procediendo de los que aquél hubiere tomado á su cargo por pacto ó debiere tomar en virtud de la ley.

Entiéndese por lugar convenido, la nave, el viaje y la ruta que designe la póliza.

Art. 402. En el primer caso del segundo inciso del artículo 379, la pérdida parcial extingue las acciones del dador hasta la cantidad concurrente con el producto de los objetos salvados, previa la deducción indicada en el artículo 399.

En el segundo caso del precitado inciso, las acciones del dador quedan también extinguidas hasta la suma que sobre el producto de los objetos salvados le corresponda en concurrencia con el tomador, el primero sólo por su capital, y el segundo por la cantidad que complete el valor de los objetos gravados.

Art. 403. El préstamo á la gruesa no tendrá efecto alguno, toda vez que los objetos sobre que recaiga no lleguen á ponerse en riesgo por hecho del prestamista, por caso fortuito ó fuerza mayor.

En el primer caso, el prestador podrá demandar la devolución del capital con el interés corriente de tierra desde el día de la entrega.

En el segundo, el dador podrá exigir el reembolso del capital con el interés corriente de plazo desde que el tomador se constituya en mora.

La restitución del capital é intereses se hará con la preferencia que corresponda.

Art. 404. Descargando el tomador durante la travesía parte de las mercaderías afectas al préstamo por haberse reservado expresamente la facultad de hacerlo, el dador no podrá perseguir esas mer-

caderías, caso que después de su desembarque ocurriere algún siniestro mayor; pero tendrá derecho para exigir del tomador la justificación de que trata el artículo 407.

Si las mercaderías restantes fueren de un valor inferior á la cantidad prestada, el dador podrá demandar la rescisión proporcional del préstamo.

Art. 405. Salvándose total ó parcialmente las cosas afectas al préstamo, el tomador pagará al dador el capital con el premio estipulado, en la forma, lugar y tiempo que determinan los artículos 360, 395 y 396.

Art. 406. Si la nave ó la carga afectas al préstamo á la gruesa sufrieren un siniestro mayor, el tomador será obligado, bajo responsabilidad de daños y perjuicios, á comunicarlo al dador tan luego como el suceso llegue á su conocimiento.

Deberá además practicar todas las diligencias conducentes á la salvación de la nave, á costa de los objetos gravados, siempre que se encuentre en un lugar próximo al del desastre; y no verificándolo, será responsable de todos los daños y perjuicios que su negligencia cause al prestador.

Art. 407. La prueba de la pérdida de los objetos gravados incumbe al tomador; y si el préstamo fuere hecho sobre el cargamento, le corresponde también acreditar que al tiempo del siniestro existían en la nave por su cuenta mercaderías de un valor equivalente á la suma prestada, y que corrieron los riesgos.

El dador no está obligado á justificar que la cantidad prestada ha sido útilmente empleada por el tomador.

Art. 408. El tercero que en el caso de un siniestro mayor paga deudas preferidas á las procedentes de un préstamo á la gruesa, queda subrogado de pleno derecho al acreedor pagado.

TÍTULO VIII.

DEL SEGURO MARÍTIMO.

CAPÍTULO I.

DE LA FORMA INTERNA Y EXTERNA DEL SEGURO MARÍTIMO.

Sección I.—De la forma interna del seguro.

Art. 409. Las disposiciones generales sobre seguros, de las leyes civiles ó comerciales de cada Estado, son aplicables á los seguros marítimos, salvo los casos exceptuados en el presente título.

Art. 410. Son objetos del seguro marítimo:

1º El casco y quilla de la nave, armada ó desarmada, con carga ó sin ella, fondeada en el puerto de su matrícula ó en el de su armamento, navegando sola, en convoy ó conserva.

2º Los aparejos de la nave.

3º El armamento.

4º Las vituallas.

5º El costo del seguro.

6º Los cantidades dadas á la gruesa.

7º La vida y libertad de los hombres de mar y pasajeros.

8º Las mercaderías cargadas, y en general todas las cosas de valor estimables en dinero, expuestas á los riesgos de pérdida ó deterioro por accidente de la navegación.

Art. 411. Fuera de las cosas expresadas en la legislación particular del Estado en donde se celebre y haya de cumplirse el contrato, no pueden ser asegurados:

1º Los sueldos del Capitán y tripulación.

2º El flete no adquirido del cargamento existente á bordo.

3º Las cantidades tomadas á la gruesa.

4º Los premios de los préstamos marítimos.

5º Las cosas pertenecientes á súbditos de nación enemiga.

6º La nave habitualmente ocupada en el contrabando, ni el daño que le sobrevenga por haberlo hecho.

Art. 412. El seguro genérico de la nave ó del cargamento no comprende sino el objeto expresado en la póliza; aun cuando ambas cosas pertenezcan al mismo naviero.

El seguro sobre el casco y quilla de la nave abraza los aparejos, el armamento, las vituallas y todos los accesorios de aquélla, salvo estipulación en contrario.

El seguro del cargamento, sin otra designación, comprende todas las mercaderías embarcadas, fuera del oro ó plata amonedados, las barras de estos mismos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas y demás objetos preciosos.

Los objetos exceptuados en el inciso anterior serán sucesivamente especificados en la póliza.

Si el seguro fuere hecho por viaje redondo, comprende también las mercaderías cargadas en el puerto del destino y en los de escala de la travesía de vuelta.

Art. 413. La nave puede ser asegurada por todo el valor del casco y quilla, aparejos, armamento y vituallas, deduciéndose previamente las cantidades tomadas á la gruesa.

El cargamento podrá también ser asegurado, previa la deducción expresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la expedición al tiempo de su embarque, inclusos los gastos causados hasta ponerlas á bordo y la prima del seguro.

Art. 414. El seguro puede versar conjunta ó separadamente sobre el todo ó parte de los objetos enunciados en el artículo 410, y celebrarse:

En tiempo de paz ó de guerra.

Antes de principiado el viaje ó hallándose éste pendiente.

Por el viaje de ida y vuelta, ó por uno solo de ellos.

Por toda la duración del viaje, ó por un tiempo limitado.

Por todos los riesgos de mar, ó solamente por algunos de ellos.

Sobre buenas ó malas noticias.

Art. 415. Por el hecho de la suscripción de la póliza, se presume que los interesados han reconocido justa la avaluación hecha en ella de la cosa asegurada; pero tanto el asegurado como el asegurador

podrán reclamarla, en virtud del derecho que les otorgue la ley particular del Estado.

Ni el asegurado ni el asegurador podrán ejercitar ese derecho después de tener conocimiento del feliz arribo, ó de la pérdida ó deterioro de los objetos asegurados.

Art. 416. Cuando no se haya expresado en la póliza el valor de las mercaderías aseguradas, se fijará por peritos, tomando por base el precio que ellas tengan según lo dispuesto en el inciso 2.° del artículo 413.

Art. 417. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, y consistiendo éstas en los retornos de un país donde no se haga el comercio sino por trueques, la valuación se hará por el precio que tengan las mercaderías permutadas en el puerto de su carga, incluyendo en ella todos los gastos posteriores.

Art. 418. La valuación hecha en moneda extranjera se reducirá á moneda colombiana según el curso del cambio en el día en que se hubiere firmado la póliza.

Art. 419. En el seguro marítimo, las cosas aseguradas corren los riesgos de tempestad, naufragio, varamiento con rotura ó sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje ó de nave, echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden del Poder Ejecutivo de la Unión, retención por orden de potencia extranjera, represalias y generalmente todos los casos fortuitos que ocurran en la mar, salvo los exceptuados literalmente en la póliza.

Art. 420. No fijándose en la póliza el principio y fin de los riesgos, se entenderá que éstos principian y concluyen para los aseguradores en las épocas que determina el artículo 389.

En el seguro de sumas prestadas á la gruesa los riesgos comienzan y acaban para los aseguradores, desde el momento en que comienzan y acaban para el dador, segun la ley ó la convención notificada á los aseguradores.

Art. 421. Revocado ó variado el viaje antes que las cosas aseguradas hayan principiado á correr los riesgos, el seguro quedará rescindido.

Art. 422. Es de ningún valor el seguro contratado con posterioridad á la cesación de los riesgos, si al tiempo de formar la póliza el asegurado ó su mandatario tuviere conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados, ó el asegurador de su fecha de arribo.

Art. 423. Se presume de derecho el conocimiento del asegurador ó asegurado, sin perjuicio de otras pruebas, si computando ocho kilómetros por hora resultare que desde el sitio del arribo ó pérdida de la nave, ó desde el paraje donde se haya tenido la primera noticia, pudo ésta llegar al lugar del contrato antes de firmada la póliza.

Esta presunción no tendrá lugar cuando la póliza exprese que el seguro se celebro sobre *buenas ó malas noticias.*

En tal caso el seguro se reputará valedero, á menos que se pruebe plenamente, por cualquiera de los otros medios legales, que el asegurado conocía la pérdida ó el asegurador el feliz arribo, antes de firmada la póliza.

No obstante la enunciada cláusula, el asegurador podrá solicitar la nulidad del seguro, si, al tiempo de celebrarlo, el asegurado le hubiere ocultado los antecedentes que le hacían temer la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 424. Probado el fraude del asegurado ó asegurador en los términos que expresa el inciso 3º del anterior artículo, el primero pagará una doble prima, y el segundo el duplo de la misma, á más de restituir el premio, si lo hubiere recibido.

El asegurado ó asegurador podrán además ser perseguidos criminalmente y castigados, según las leyes del Estado respectivo, por la tentativa de estafa.

Art. 425. Declarada la nulidad del seguro celebrado por muchos aseguradores, el asegurado queda exonerado de la obligación de pagar la prima á los aseguradores que no hubieren participado del fraude.

Pero en tal caso, los aseguradores fraudulentos responderán á los de buena fe de los premios que les correspondan según el contrato.

Art. 426. La regla establecida en el artículo 422 es aplicable al seguro contratado por comisión, aunque el asegurado ignore la pérdida de la cosa asegurada.

El comisionista tendrá en esa hipótesis la misma responsabilidad que si hubiera hecho el seguro por cuenta propia.

Art. 427. Aunque el comisionista ignore la pérdida, si el comitente tuviere conocimiento de ella al tiempo de dar la orden de asegurar, el seguro será nulo, y en ese caso el comitente quedará sujeto á las responsabilidades que impone el artículo 424.

Art. 428. Si el comitente y el comisionista tuvieren noticia de la pérdida, ambos soportarán por entero las penas que establece el artículo precitado.

Art. 429. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra, ó disminuida sobreviniendo la paz.

Omitiéndose la fijación de la cuota, ésta será determinada por peritos, habida consideración al aumento ó disminución de los riesgos.

Art. 430. El acortamiento voluntario del viaje, sin variación de ruta, no autoriza la reducción de la prima.

Sección II—De la forma externa del seguro.

Art. 431. Fuera de las enunciaciones generales que exija la legislación del Estado respectivo, la póliza de seguro de la nave ó de su cargamento deberá espresar:

1º El nombre, apellido y domicilio del Capitán.

2º El nombre de la nave, su porte, pabellón, matrícula, armamento y tripulación, ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento.

En el primer caso, el asegurado indicará la madera de que fuere construida la nave, y si está ó no forrada en cobre, ó declarará que ignora estas circunstancias.

3.° El lugar de la carga y de la descarga, y los puertos de escala.

4º El puerto de donde ha salido ó debido salir la nave, y el de su destino.

5º El lugar donde los riesgos principian á correr por cuenta del asegurador, con designación específica de los que fueren excluídos del seguro.

6º El viaje asegurado, con expresión de si el seguro es por viaje redondo, ó sólo por el de ida ó vuelta.

7º La época, el lugar y modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños y de la prima.

8º La fecha y la hora del contrato, aunque el viaje no se halle principiado.

9º Todos los demás pactos y condiciones que acuerden los interesados.

Art. 432. La póliza del seguro de las cantidades dadas á la gruesa deberá enunciar :

1º El nombre del tomador, aun cuando éste sea el Capitán.

2º El nombre y destino de la nave que debe hacer el viaje, y el del Capitán que la mande.

3º La indicación de los riesgos que tome sobre sí el asegurador, y de los que hayan sido exceptuados por el dador.

4º La enunciación de si las cantidades prestadas han sido empleadas en la reparación de la nave ó en otros gastos necesarios en el lugar de la descarga ó en el puerto de arribada forzosa.

Art. 433. La póliza de seguro de vida se arreglará á la legislación del Estado respectivo.

Art. 434. Además de las enunciaciones contenidas en los números 1, 2 y 4 del artículo 431, la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá expresar:

1.° El nombre, apellido, edad y señales que identifiquen la persona asegurada.

2.° La cantidad convenida para el rescate, y los gastos de regreso al territorio de la Unión Colombiana.

3.° El nombre, apellido y domicilio de la persona encargada del rescate.

4.° El término en que se ha de verificar el rescate y la indemnización que deba darse al asegurado, caso de no conseguirse.

Art. 435. Los Cónsules colombianos podrán autorizar las pólizas de los seguros que se celebren en las plazas de comercio de su residencia, si alguno de los contratantes fuere colombiano.

Las pólizas autorizadas por un Cónsul de Colombia tendrán en la Unión la misma fuerza probatoria que las extendidas con intervención de un funcionario público.

Art. 436. Siendo muchos los aseguradores de una misma cosa, firmarán la póliza simultánea y sucesivamente, expresando cada uno, en el último caso, la fecha y hora antes de su firma.

Art. 437. Una sola póliza puede comprender diferentes seguros en una misma nave.

Puede también comprender el de la nave y su cargamento; pero

en este caso se expresarán distintamente las cantidades aseguradas sobre cada uno de esos objetos, so pena de nulidad del seguro.

Art. 438. Las disposiciones que contiene el artículo 363 son aplicables á las pólizas del seguro marítimo.

Art. 439. Las pólizas de seguro son cesibles en las mismas formas y con los mismos efectos que los conocimientos y las pólizas de préstamos á la gruesa.

Art. 440. Ignorando el asegurado la especie de mercaderías que espera ó la nave que deba trasportarlas, podrá celebrar el seguro, en el primer caso, bajo el nombre genérico de *mercaderías*, y en el segundo, con la cláusula *en una ó más naves*, con tal que declare en la póliza que ignora la circunstancia respectiva, y exprese la fecha y firma de las órdenes ó cartas de aviso que hubiere recibido.

Pero en el caso de siniestro, el asegurado deberá probar la salida de la nave ó naves del puerto de la carga, el embarque en ellas, las mercaderías perdidas, el verdadero valor de éstas y la pérdida de la nave.

Art. 441. El seguro contratado por un tiempo limitado se extingue por el mero trascurso del plazo convenido, aun cuando al vencimiento de éste se hallen todavía pendientes los riesgos.

Art. 442. La demora involuntaria de la nave en el puerto de la expedición importa próroga del plazo estipulado, por todo el tiempo que aquella se prolongue.

Art. 443. La determinación de la hora omitida en la póliza, se hará en perjuicio de la parte á quien favorezca la omisión.

CAPÍTULO II.

DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS QUE PRODUCE EL SEGURO.

Sección I.—De las obligaciones y derechos del asegurador.

Art. 444. El asegurador está obligado á indemnizar al asegurado las pérdidas y averías de los objetos asegurados, causadas por accidentes de mar, y los gastos hechos para evitarlas ó disminuirlas, siempre que aquéllas excedan del uno por ciento del valor del objeto perdido ó averiado.

Art. 445. No expresándose en la póliza la época del pago de las cosas aseguradas, daños y gastos de la responsabilidad de los aseguradores, éstos deberán verificarlo dentro de los diez días siguientes al en que el asegurado les presente su cuenta debidamente documentada.

Art. 446. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas ó por cuotas, sin expresar los objetos que abrase cada seguro, los aseguradores pagarán á prorata la pérdida total ó parcial que el cargamento sufra.

Art. 447. La variación del rumbo ó viaje ocasionada por fuerza mayor, para salvar la nave su cargamento, no extingue la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 448. El cambio de la nave, ejecutado por causa de innavegabilidad ó fuerza mayor, después de principiado el viaje, no liberta á los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, aun cuando la segunda nave sea de distinto porte y pabellón, salvo si éste fuere enemigo.

Pero si la innavegabilidad ocurriere antes que la nave haya salido del puerto de la expedición, los cargadores podrán continuar el seguro ó desistir de él, pagando las averías que hubiere sufrido el cargamento.

Art. 449. La cláusula, *libre de avería*, exonera al asegurador del pago de toda avería común ó particular, á excepción de las que dan lugar á la dejación de la cosa asegurada.

Art. 450. Si el cargamento asegurado, con designación de naves y fijación de la cantidad asegurada sobre cada una de ellas fuere embarcado en menor número de naves que el señalado en la póliza ó en una sola de ellas, la responsabilidad de los aseguradores será reducida á las sumas aseguradas sobre la nave ó naves que hubieren recibido el cargamento.

En este caso, el seguro de las cantidades aseguradas sobre las demás naves será ineficaz, y se abonará á los aseguradores la indemnización legal.

Art. 451. La autorización para *hacer escala* confiere derecho al Capitán para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías por menor, y aun para formar un nuevo cargamento, corriendo siempre los riesgos por cuenta de los aseguradores.

Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenido, subrogan, para los efectos del seguro, á las descargadas en el mismo.

Art. 452. Celebrado el seguro con la cláusula, *libre de hostilidades*, el asegurador no responde de los daños y pérdidas causados por violencia, apresamiento, saqueo, piratería, orden de potencia extranjera, declaración de guerra y represalias, aun cuando tales actos precedan al manifiesto de guerra.

El retardo ó cambio de viaje de los objetos asegurados por causa de hostilidad, hace cesar los efectos del seguro, sin perjuicio de la responsabilidad de los aseguradores por los daños ó pérdidas ocurridas antes de las hostilidades.

Art. 453. No son responsables los aseguradores de los daños ó pérdidas provenientes de alguna de las causas siguientes:

1ª Cambio voluntario de ruta, de viaje ó de nave, sin consentimiento de los aseguradores.

2ª Separación espontánea de un convoy, habiendo estipulación para navegar en conserva.

3ª Prolongación del viaje asegurado á un puerto más remoto que el designado en la póliza.

4ª Mermas, desperdicios y pérdidas procedentes de vicio propio de los objetos asegurados.

5ª Deterioro del velamen y demás útiles de la nave, causado por su uso ordinario.

6ª Dolo ó culpa del Capitán ó de la tripulación, á menos de convención en contrario.

Esta convención es prohibida en el caso que el Capitán sea también naviero ó copartícipe.

7ª Hecho del asegurado, ó de cualquiera otra persona extraña al contrato.

8ª Gastos de remolque y demás que no constituyen avería, según el artículo 278.

9ª Derechos impuestos sobre la nave ó su cargamento.

Art. 454. La liquidación y pago de la avería particular que sufran los objetos asegurados, se ajustarán á las reglas que contienen los siguientes artículos.

Art. 455. Las cosas perdidas y las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas, serán pagadas por el asegurador, según el valor expresado en la póliza del seguro, ó en su defecto, al precio de factura, aumentado con los costos causados hasta ponerlos á bordo.

Llegando las mercaderías al puerto de la descarga, averiadas en todo ó en parte, se fijará por peritos el precio en bruto que habrían tenido si hubiesen llegado ilesas, y el precio actual, también en bruto; y el asegurador pagará al asegurado una cuota que guarde con la suma asegurada la proporción que existe entre los precios enunciados.

El asegurador pagará además los costos de la regulación.

Art. 456. En ningún caso podrá el asegurador obligar al asegurado á vender los objetos asegurados para averiguar y fijar su valor.

Art. 457. Si las mercaderías llegaren exteriormente deterioradas, averiadas ó mermadas, el reconocimiento y estimación del daño se hará por peritos antes de entregarlas al asegurado.

Pero si la avería no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento y regulación se harán después que las mercaderías se hallen á disposición del asegurado, con tal que ambas diligencias sean practicadas dentro de setenta y dos horas contadas desde la descarga, sin perjuicio de las demás pruebas que rindan los interesados.

Art. 458. Siempre que la nave asegurada sufra avería por fortuna de mar, el asegurador sólo pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyanse ó no verificado, en proporción de la parte asegurada con la que se encuentre descubierta, y el otro tercio quedará á cargo del asegurado por el mayor valor que se presume adquiere la nave mediante la reparación.

Art. 459. Los costos de reparación serán justificados con las cuentas respectivas, y, en su defecto, con la regulación de peritos ó cualquiera otro medio probatorio.

Si no se hubiere verificado la reparación, el monto de los costos que ella reclame será también regulado por peritos para los efectos del artículo precedente.

Art. 460. Probándose que las reparaciones han aumentado el valor de la nave en más de un tercio, el asegurador pagará los costos de aquellas, con arreglo á lo dispuesto en el artículo 458, previa deducción del mayor valor adquirido por las reparaciones.

La deducción del tercio no tendrá lugar, si el asegurado prueba, con un reconocimiento de peritos, que las reparaciones no han aumentado el valor de la nave, sea porque ésta fuere nueva y el daño hubiere ocurrido en su primer viaje sea porque la avería hubiere recaído en velas, anclas ó en otros accesorios nuevos; pero aun en este caso los aseguradores tendrán derecho á que se les rebaje el importe del demérito que hubieren sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.

Art. 461. Encontrándose los aseguradores en la obligación de pagar el daño causado por la filtración ó licuefacción de las mercaderías aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que, á juicio de peritos, pierdan ordinariamente mercaderías de la misma especie.

Art. 462. La restitución gratuita de la nave ó del cargamento expresado, cede en beneficio de los respectivos propietarios; y en tal caso, los aseguradores no tendrán obligación de pagar la cantidad asegurada.

Art. 463. Los aseguradores devengan la prima estipulada en cualquiera de los casos enunciados en el artículo 453, siempre que los objetos asegurados hubieran principiado á correr los riesgos.

Art. 464. Si estando asegurada la carga de ida y vuelta, la nave no trajere mercaderías de retorno, ó las traídas no llegaren á las dos terceras partes de las que aquella podía trasportar, los aseguradores solo podrán exijir dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, á menos que en la póliza se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 465. Los aseguradores tienen derecho para exigir al comisionista, llegado el caso de un siniestro, la manifestación de una persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.

Hecha la manifestación, los aseguradores no podrán pagar la indemnización estipulada, sino al mismo asegurado ó al portador legítimo de la póliza.

Art. 466. Tienen así mismo derecho para rescindir el seguro siempre que la nave permanezca un año, después de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.

Art. 467. Fuera de los otros casos previstos por la legislación particular del Estado respectivo, los aseguradores tienen derecho á cobrar ó retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada, en los casos siguientes:

1º Si la nulidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpablemente ignorada por los aseguradores.

2º Si antes que la nave se haga á la vela, el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por hecho del asegurado; ó emprendido para un destino diverso del que señale la póliza.

3º Si la nave fuere retenida antes de principiado el viaje por orden del Poder Ejecutivo de la Unión.

4.º Si no se cargaren las mercaderías designadas, ó si éstas fueren trasportadas en distinta nave ó por otro Capitán que el contratado.

5º Si el seguro recayere sobre un objeto íntegramente afecto á un préstamo á la gruesa, ignorándolo el asegurador.

6º En el caso previsto en el artículo 450.

7º En todos los demás de rescisión total ó parcial, según los principios de la legislación especial del Estado respectivo.

Art. 468. Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamación, y rendir la prueba que les convenga.

Pero si la póliza aparejare ejecución, y el asegurado prestare fianza suficiente, á juicio del Tribunal de Comercio, de restituir en su caso la cantidad reclamada, los aseguradores deberán pagarla dentro del segundo día, sin perjuicio de llevar adelante su oposición, si la hubiere.

La fianza queda extinguida por el trascurso de cuatro años, no entablándose demanda por la interrupción.

Sección II—De las obligaciones y derechos del asegurado.

Art. 469. El asegurado está obligado á ejecutar todos los hechos que le imponga por punto general la legislación del Estado respectivo, bajo las responsabilidades que ella establezca.

Art. 470. Para obtener la indemnización de un siniestro mayor ó menor, el asegurado deberá justificar:

El viaje de la nave.

El embarque de los objetos asegurados.

El contrato de seguro.

La pérdida ó deterioro de las cosas aseguradas.

La justificación se hará, según el caso, con el conocimiento del Capitán, los despachos de la aduana, la carta de aviso del cargador, la póliza del seguro la copia del *Diario de navegación*, la protesta del Capitán y las declaraciones de los pasajeros y tripulación, sin perjuicio de los demás medios probatorios que admitan las leyes judiciales.

Art. 471. En caso de pérdida ó deterioro de las mercaderías que el Capitán hubiere asegurado y cargado, de su cuenta ó por comisión, en la nave que gobierne, será obligado á probar, fuera de los hechos enunciados en la primera parte del precedente artículo, las compras de las mercaderías ó las facturas de los vendedores y su embarque y trasporte con el conocimiento, firmado por dos de los principales oficiales de la nave, y los documentos de expedición y pago de los derechos de aduana.

Art. 472. Navegando el asegurado con sus propias mercaderías, aseguradas en la Unión colombiana, y embarcadas en un puerto extranjero, será obligado á justificar la compra de ellas con las facturas respectivas y su embarque y trasporte con certificación del Cónsul colombiano ó en su defecto del Tribunal de Comercio ó de la autoridad civil del lugar de la carga.

Art. 473. El asegurado puede rescindir el seguro sin expresión de causa, abonando al asegurador la indemnización legal.

Art. 474. Señalándose en la póliza diferentes naves para embarcar las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá distribuir éstas á su arbitrio entre las naves designadas ó cargadas en una sola de ellas.

El ejercicio de ese derecho no produce alteración alguna en las responsabilidades de los aseguradores.

Art. 475. El asegurado puede hacer dejación de las cosas aseguradas en los casos determinados por la ley, y cobrar á los aseguradores las cantidades que hubieren asegurado sobre ellas.

El comisionista que contrata un seguro está autorizado para hacer dejación, siendo portador legítimo de la póliza.

Art. 476. La dejación tiene lugar, salva estipulación en contrario:

1º En el caso de apresamiento de la nave asegurada.

2º En el de naufragio de la misma.

3º En el de varamiento con rotura.

4º En el de innavegabilidad absoluta por fortuna de mar, ó relativa por imposibilidad de reparar la nave.

5º En el de embargo ó detención por orden del Poder Ejecutivo de la Unión ó de una potencia extranjera.

6º En el de pérdida ó deterioro material de los objetos asegarados, que disminuyan su valor en las tres cuartas partes, á lo menos, de su totalidad.

7º En el de pérdida presunta de los mismos.

Todos los demas daños serán considerados como mera avería, y soportados por quien corresponda, segun la ley ó la convención.

Art. 477. La dejación no puede ser condicional ni parcial. Caso que la nave ó su carga no haya sido asegurada por todo su valor, la dejación no se extenderá sino hasta concurrencia de la suma asegurada en proporción con el importe de la parte descubierta.

Si la nave ó su carga fueren aseguradas separadamente, el asegurado podrá hacer dejación de uno de los seguros y no del otro, aunque ambas se allen comprendidas en una misma póliza.

Art. 478. La dejación de la nave comprende el precio del trasporte de los pasajeros y el flete de las mercaderías salvadas, aun cuando hayan sido completamente pagados, sin perjuicio de los derechos que compitan al prestador á la gruesa, á la tripulación por sus salarios y á los acreedores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para los gastos causados durante el último viaje.

Art. 479. Por causa de apresamiento no podrá hacerse dejación sino en el caso en que por la represa pasen los objetos asegurados al dominio de un tercero.

Si la represa de la nave reintegrare al asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios y gastos causados por el apresamiento se reputarán avería, y serán pagados por los aseguradores.

Art. 480. El asegurado, ó el Capitán en su ausencia, puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas; pero después de ajus-

tado, deberá hacer notificar el convenio á los aseguradores en la primera oportunidad que se le presente.

Art. 481. Los aseguradores podrán aceptar ó renunciar el convenio, intimando su resolución al asegurado ó al Capitán, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su notificación.

Aceptando el convenio, los aseguradores entregarán en el acto el importe del rescate, y los riesgos ulteriores del viaje continuarán por su cuenta conforme á las estipulaciones de la póliza.

Desechándolo, pagará la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.

No manifestando su resolución en el término señalado en el inciso 1º se entenderá que los aseguradores han repudiado el convenio.

Art. 482. El simple varamiento no autoriza la dejación de la nave, sino en el caso en que ésta no pueda ser puesta á flote.

El varamiento con rotura parcial autorizará la dejación, cuando tal accidente afecte las partes esenciales de la nave, facilite la entrada de las aguas del mar y ocasione graves daños, aunque éstos no pasen de los tres cuartos del valor de la nave.

Art. 483. No podrá hacerse dejación por causa de la innavegabilidad, siempre que la nave pueda ser rehabilitada para continuar y acabar el viaje.

Verificada la rehabilitación, los aseguradores responderán solamente de los gastos y averías causados.

Se entiende que la nave no puede ser rehabilitada, toda vez que los costos de reparación excedan los tres cuartos de la suma asegurada.

La innavegabilidad será declarada por el Tribunal de Comercio.

Art. 484. La inexistencia de la acta de visita de la nave no priva al asegurado del derecho de probar que la innavegabilidad ha sido causada por fortuna de mar, y no por vicio de construcción, deterioro ó vetustez de la nave.

Art. 485. Declarándose que la nave ha quedado innavegable, el propietario de la carga asegurada hará notificar la resolución á los aseguradores dentro de tres días, contados desde el momento en que llegue á su conocimiento.

Art. 486. Los aseguradores y el asegurado, ó, en ausencia de éstos, el Capitán, practicarán, en caso de innavegabilidad, todas las diligencias posibles para fletar otra nave que conduzca las mercaderías al puerto de su destino.

Art. 487. Verificándose el trasporte en otra nave, los aseguradores correrán los riesgos del trasbordo y los del viaje hasta el lugar que designe la póliza, y responderán, además, de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, aumento de flete y gastos causados para salvar y trasbordar las mercaderías.

Art. 488. Recayendo el seguro sobre el casco y quilla de la nave, el asegurado podrá hacer dejación de ella al tiempo de notificar á los aseguradores la resolución que la declare innavegable.

Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta que hayan trascurrido seis meses, si la inhabilitación de la nave

ocurriere en las costas de la América meridional ó setentrional, ocho sucediendo en la de Europa, y doce si acaeciere en cualquiera otra parte.

Estos plazos correrán desde la notificación que prescribe el artículo 485.

Art. 489. Si dentro de los plazos que establece el artículo precedente no se encontrare nave para continuar el viaje y consumar el trasporte de las mercaderías aseguradas, el asegurador podrá hacer dejación de ellas.

Art. 490. Embargada la nave, el asegurado no podrá hacer dejación hasta que hayan trascurrido los plazos prefijados en el artículo 488, y en el entretanto deberá practicar las diligencias convenientes para conseguir el alzamiento del embargo.

Los aseguradores podrán hacer por sí solos, ó de acuerdo con el asegurado, todas las gestiones que juzguen conducentes á la consecución del fin enunciado.

Art. 491. La dejación por razón de pérdidas ó deterioros, no es admisible, sino por los ocurridos después de comenzado el viaje asegurado.

Art. 492. Hay pérdida material, siempre que las mercaderías aseguradas fueren vendidas por el Capitán para ocurrir á las necesidades de la nave, ó para evitar que el deterioro que hubieren sufrido por fortuna de mar, cause su pérdida total.

Art. 493. Para determinar si la pérdida ó deterioro ascienden á tres cuartos del valor de la cosa asegurada, sólo se tomará en consideración el importe de la pérdida ó deterioro directamente causado por un accidente de mar.

Art. 494. En los casos de apresamiento, naufragio ó varamiento con rotura, las diligencias que practique el asegurado en cumplimiento de las obligaciones que le imponga en general la legislación del Estado respectivo en materia de seguros, no importarán renuncia del derecho que tiene para hacer dejación de los objetos asegurados.

El asegurado sera creido sobre su juramento, en la determinación de los gastos de salvamento y recobro, sin perjuicio de los derechos del asegurador para acreditar su exageración.

Art. 495. El asegurado deberá hacer dejación dentro de los siguientes plazos:

De seis meses, acaeciendo el siniestro en las costas y puertos de la América meridional ó setentrional.

De ocho meses, ocurriendo en los de Europa ó costas occidentales del África.

De doce meses, si sucediere en los de Oceanía ó Asia.

La dejación se hará ante el Tribunal de Comercio, para que mande notificarla á los aseguradores, á fin de que se surtan los efectos de derecho.

Art. 496. Los plazos señalados en el anterior artículo correrán en los casos de apresamiento, desde que el asegurado reciba la noti-

cia de que la nave ha sido conducida á cualquiera de los puertos ubicados en alguna de las costas mencionadas.

En los de naufragio, varamiento con rotura, pérdida verdadera ó deterioro, los plazos serán contados desde la recepción de la noticia del siniestro, y en los de innavegabilidad ó embargo, desde el vencimiento de los señalados en el artículo 488.

El derecho de hacer dejación caduca por el vencimiento de los respectivos plazos.

Art. 497. La noticia se tendrá por recibida, si se probare su notoriedad entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó que éste había sido avisado del siniestro por el Capitán, su consignatario ó sus corresponsales.

Art. 498. El asegurado puede renunciar los plazos expresados, hacer dejación en el acto de notificar al asegurador, salvo los casos de innavegabilidad y embargo de que tratan los artículos 488 y 490, y cobrar la indemnización convenida con justificación de la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 499. Se presume perdida la nave, si dentro de un año en los viajes ordinarios, ó de dos en los extraordinarios ó de larga travesía, no se hubieren recibido noticias de aquélla; y en tal caso el asegurado podrá hacer dejación y exigir á los aseguradores el pago de la indemnización estipulada, sin necesidad de probar la pérdida.

El año ó los dos años se contarán desde la salida de la nave ó desde el día á que se refieran las últimas noticias.

La dejación se hará dentro de los plazos designados en el artículo 495.

Estos plazos correrán desde el vencimiento del año ó de los dos años expresados; y para determinar el que corresponda en un caso dado, se reputará acaecida la pérdida en la costa ó puerto de donde se hubieren recibido las últimas noticias, y según la ubicación de esos lugares, el plazo será de seis, ocho ó doce meses.

Art. 500. Para la aplicación de lo dispuesto en el primer miembro del artículo anterior, se considerarán viajes ordinarios los que se hacen en las costas de la Unión ó para algunos de los puertos de América ó Europa; y extraordinarios todos los demás que se dirijan á cualquiera otra parte del mundo.

Art. 501. La presunción de pérdida establecida en el artículo 499, es aplicable al seguro por tiempo limitado, sin perjuicio del derecho de los asegurados para reclamar la devolución de lo que hubieren pagado, probando que la pérdida ocurrió después de haber espirado el término estipulado.

Art. 502. A más de cualquiera otra declaración á que obligue en general la legislación del Estado respectivo, el asegurado hará una, al tiempo de verificar la dejación, en la que deberá manifestar los préstamos á la gruesa que hubiere tomado sobre los objetos abandonados.

El plazo para el pago de la indemnización convenida no principiará á correr hasta que el asegurado haya hecho las declaraciones indicadas.

El retardo de las declaraciones preceptuadas no proroga los plazos concedidos para entablar la acción de dejación.

Art. 503. Cometiendo fraude en las declaraciones prescritas, el asegurado perderá todos los derechos que le confiere el seguro, y pagará además los préstamos á la gruesa que hubiere tomado, no obstante la pérdida de los objetos gravados.

El asegurado, sinembargo, podrá acreditar que las omisiones ó inexactitudes en que hubiere incurrido, no han procedido de un designio fraudulento, ó que no causan perjuicio alguno á los aseguradores.

Art. 504. La dejación admitida ó declarada válida en juicio contradictorio, trasfiere desde su fecha á los aseguradores el dominio irrevocable de las cosas aseguradas, con todos los derechos y obligaciones del asegurado.

El regreso de la nave, después de admitida la dejación, no exime al asegurador del pago de los objetos abandonados; pero si el siniestro en que se hubiere fundado la dejación no fuere efectivo, cualquiera de las partes podrá demandar su nulidad.

Hasta el momento en la dejación sea aceptada por los asegurados, ó establecida por sentencia, el asegurado podrá retractarla.

Art. 505. El asegurado puede optar entre la acción de dejación y la de avería; pero no podrá ejercitar ambas á la vez, sino subsidiariamente.

La sentencia que niega lugar á la dejación, no produce cosa juzgada respecto de la acción de avería.

Art. 506. Las cosas abandonadas están privilegiadamente afectas al pago de la cantidad asegurada.

TÍTULO IX.

DEL CONTRATO DE CAMBIO.

Art. 507. Todo lo relativo al contrato de cambio y á las *letras* que en él intervienen, se arreglará por las leyes de los Estados, aun respecto de los giros que se hacen por ó contra personas residentes en país extranjero, ó entre dos Estados de la Unión, salvas las disposiciones especiales que se contienen en este título, y las de los países respectivos, que sean aplicables según los principios del derecho de gentes.

Las disposiciones de este título, excepto la del artículo 518, no se refieren sino á los giros ó letras libradas entre dos Estados de la Unión, y entre personas de las cuales una reside en Colombia y otra en país extranjero.

Art. 508. Las letras serán presentadas á la aceptación en los plazos siguientes:

Las giradas á la vista ó á días ó á meses vista, de un Estado á otro de la Unión colombiana, dentro de tres meses si las plazas distaren entre sí más de cien miriámetros, y de dos meses en el caso contrario.

Las giradas en Colombia á la vista ó á días ó meses vista sobre alguna plaza del continente americano y sus islas, dentro de cuatro meses si el librador reside en el litoral marítimo de los Unión, y de seis meses en el caso contrario.

Las giradas á la vista ó á días ó meses vista sobre una plaza de Europa, dentro de seis meses si el librador reside en el litoral marítimo de la Unión, y de ocho meses en el caso contrario.

Las giradas á la vista ó á dias ó meses vista sobre alguna otra parte del globo, dentro de ocho meses si el librador reside en el litoral de la Unión, y de diez en el caso contrario.

Las giradas á días ó meses de la fecha, ó á un plazo fijo y determinado, dentro de los plazos que ellas designen.

Art. 509. La falta de presentación de la letra en los términos indicados en el artículo anterior, no exonera al librado de la obligación de aceptarla teniendo provisión.

La presentación no puede hacerse en día festivo.

Art. 510. Negada la aceptación, el portador deberá protestar la letra en el tiempo y la forma prescritos en la ley del Estado respectivo, y dar aviso por el primer correo, ó á más tardar por el segundo, á su cedente ó mandante, ó á cualquiera otro de los obligados al pago de ella, á su elección.

Con el aviso deberá remitir también testimonio del protesto.

Art. 511. Protestada la letra por falta de aceptación, el portador tiene derecho á exigir del librador ó cualquiera de los endosantes, que afiance á su satisfacción el valor de ella, deposite su importe ó se le reembolse con los gastos de protesto y recambio, bajo descuento del rédito legal por el término que falte para el vencimiento.

El portador no podrá ejercitar estos derechos, sino en el orden sucesivo en que aparecen enumerados.

Art. 512. El portador que no requiera la aceptación y haga el protesto por defecto de ella dentro de los términos legales, perderá los derechos que le confiere el artículo precedente.

Art. 513. El portador de la letra de cambio, aceptada ó no aceptada, debe exigir su pago al librado el día de su vencimiento, y si éste fuere festivo, en el precedente.

No obteniendo el pago, protestará la letra en el tiempo y forma que prescribe la ley, y dará aviso á su cedente, con remisión del protesto por el primer correo, ó á más tardar por el segundo, para que éste á su vez lo haga saber á su endosante, y así sucesivamente hasta el librador.

Art. 514. Las letras no cobradas el día de su vencimiento ni protestadas en la oportunidad legal, se tendrán por *perjudicadas ;* y en tal evento caducarán los derechos del portador contra el librador y endosantes, salvos los siguientes casos :

En cuanto al librador, si hubiere quebrado el librado ó aceptante antes del vencimiento.

Respecto del endosante que se mantenga en su sano crédito, cuando el librador, aceptante y demás endosantes hubieren quebrado antes de vencerse la letra.

Por lo que hace al librador ó endosante, si alguno de ellos se hallare en el caso previsto en el artículo 516.

Art. 515. Omitido el aviso del protesto ordenado en el artículo 513, el portador responderá de los daños y perjuicios que irrogue la omisión; pero no quedará privado de su derecho contra los responsables á los resultados de la letra.

Art. 516. La caducidad de la letra perjudicada por falta de presentación al pago y de protesto, no tendrá efecto alguno respecto del librador y endosante que después de trascurridos los términos legales señalados para la ejecución de estos actos, se hallare á cubierto del importe de la letra en sus cuentas con el deudor, sea con efectos de comercio, sea con otros valores de la pertenencia de éste.

Art. 517. En defecto de pago de una letra presentada y protestada en tiempo y forma, el portadar tiene derecho á exigir el reembolso de su importe y gastos del librador, aceptante y endosantes á su elección.

Todos y cada uno de éstos son responsables solidariamente del valor de la letra y gastos causados.

Art. 518. Las letras giradas sobre cualquier punto del territorio de Colombia, son pagaderas en moneda nacional, aun cuando expresen otra clase de moneda; en este caso, se hará la reducción según el curso del cambio y los usos del comercio.

TITULO X.

DE LA PRESCRIPCIÓN DE LAS OBLIGACIONES PECULIARES DEL COMERCIO MARÍTIMO.

Art. 519. Prescriben en seis meses las acciones para el cobro del pasaje, de los fletes de la nave y de la contribución á las averías comunes.

Los seis meses principiarán á correr, en el primer caso, desde el arribo de la nave, y en el segundo y tercero desde la efectiva entrega de las mercaderías que adeuden los fletes y la contribución; pero si el Capitán solicitare judicialmente el arreglo de la avería, el plazo indicado correrá desde la terminación del juicio.

Art. 520. Prescriben en un año las acciones dirigidas á obtener el pago:

1º De los suministros de madera y demás objetos necesarios para construir, reparar, pertrechar y aprovisionar la nave.

2º De los salarios debidos á los artesanos y obreros por trabajos ejecutados en la construcción ó reparación de la nave, ó del precio de las obras destinadas al servicio de la misma.

3º De los alimentos ó dinero suministrados á la tripulación por orden del Capitán.

4º De los salarios y gratificaciones debidas á los sobrecargos, oficiales y tripulación de la nave.

También prescribe en un año la acción para obtener la entrega de la carga.

Art. 521. En los tres primeros casos, el año se contará desde el momento de la entrega, si dentro de él hubiere estado fondeada la nave, por el espacio de quince días en el puerto donde se hubiere contraido la deuda.

Si así no fuere, los acreedores conservarán su acción aun después de vencido el año, hasta que fondee la nave y quince días más.

En los dos últimos casos del artículo anterior, el año correrá desde que la nave sea admitida á libre plática.

Art. 522. Las acciones procedentes de un préstamo marítimo ó de un seguro, prescriben en cinco años, contados desde la fecha del respectivo contrato, sin perjuicio de las prescripciones especiales referentes á la acción de dejación.

Art. 523. La prescripción de la acción de dejación no extingue la acción de avería.

Art. 524. Siempre que el deudor firme pagaré, otorgue escritura pública de débito ó acepte un saldo de cuenta, ó que el acreedor lo interpele judicialmente, las acciones enunciadas en los artículos 519, 520 y 522 prescribirán en los plazos que establezca la ley civil del respectivo Estado.

Art. 525. El acreedor podrá deferir el juramento al deudor que alegue cualquiera de las prescripciones establecidas en los precitados artículos, sobre si el pago ha sido ó no efectuado.

Podrá también deferirlo á la viuda y los herederos del deudo, ó á los tutores ó curadores de éstos, si fueren menores, para que declaren si saben ó no qué se debe al acreedor realmente.

Art. 526. Son inadmisibles:

1ª La acción contra el Capitán y aseguradores por la avería particular ó común que hubieren sufrido las mercaderías, siempre que éstas sean recibidas sin protesta.

2ª La acción de avería contra el fletador, toda vez que el Capitán entregue las mercaderías y reciba el flete sin protestar.

3ª La acción dirigida al resarcimiento de la avería causada por abordaje, si el Capitán no hubiere protestado oportunamente.

Esta disposición no se extiende al caso en que el abordaje cause la pérdida total de la nave.

Art. 527. Las protestas enunciadas en el precedente artículo no producirán efecto alguno:

1º Si no fueren hechas y notificadas dentro de setenta y dos horas, en los casos designados en los dos primeros números, y de veinticuatro en el que expresa el tercero.

2º Si hechas y notificadas en los plazos indicados, no se entablare demanda dentro de dos meses contados desde la fecha de la respectiva protesta.

Art. 528. Haciéndose por protesta la entrega de mercaderías visiblemente averiadas, las setenta y dos horas serán contadas desde que la recepción queda enteramente concluída.

En todo caso, si la avería no fuere visible, el plazo correrá desde el momento en que las mercaderías ingresen al almacen del asegurado.

Si la apertura de los bultos en la Aduana, á presencia del asegurado, ó un accidente cualquiera conocido por éste, manifestare la existencia de la avería antes que las mercaderías hubiesen sido introducidas á sus almacenes, el plazo enunciado correrá desde el descubrimiento de la avería.

Art. 529. Las veinticuatro horas correrán, en el caso de abordaje, sea cual fuere el lugar donde haya ocurrido, desde el primer momento en que el Capitán pueda protestar.

Art. 530. Los aseguradores no podrán oponer la inadmisibilidad y caducidad que pronuncian los artículos 526 y 527, si antes de la entrega las mercaderías fueren vendidas á solicitud de algún acreedor del asegurado.

Pero podrán oponerlas habiendo entrega y recepción de mercaderías, sea cual fuere la acción á que de lugar el daño que éstas hubieren sufrido.

Art. 531. Tampoco podrá alegar el fletador las excepciones que establecen los artículos 526 y 527, si hallándose en la nave al tiempo del siniestro, hubieren firmado el acta de echazón, ó si antes de recibir las mercaderías y pagar el flete, hubiere convenido por escrito con el Capitán en el arreglo de la avería.

Art. 532. Las acciones que no procedan de alguna de las causas mencionadas en el presente título, prescribirán por el trascurso de los términos señalados en la ley civil del respectivo Estado.

Dado en Bogotá, á treinta de Junio de mil ochocientos setenta.

El Presidente del Senado de Plenipontenciario,

MANUEL DE J. QUIJANO.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

J. DEL C. RODRÍGUEZ.

El Secretario del Senado de Plenipontecìarios,

Eustacio de la Torre N.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Jorge Isaacs.

Bogotá, Julio 11 de 1870.—Publíquese y ejecútese.

(L. S.) EUSTORGIO SALGAR.

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

FELIPE ZAPATA.

NOTA.—Este Codigo fué modificado por la ley 10 de 11 de Marzo de 1873, y la presente edición fué dispuesta por el Congreso del mismo año.

CÓDIGO DE COMERCIO.

ÍNDICE GENERAL DE LAS MATERIAS QUE CONTIENE.

ÍNDICE ALFABÉTICO

DEL CÓDIGO DE COMERCIO.

A

B

C

D

G

H

I

L

M

N

R

S

T

V